Герои Великой Отечественной

Фронтовые мемуары Победителей

НАС ЗВАЛИ «СМЕРТНИКАМИ»

Михаил Шишков

ИСПОВЕДЬ ТОРПЕДОНОСЦА

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Уникальные мемуары летчика-торпедоносца, совершившего 187 боевых вылетов и 31 торпедную атаку (больше, чем кто-либо в морской авиации) под ураганным огнем лучшей в мире немецкой ПВО. Исповедь Героя Советского Союза, потопившего на Балтике 12 вражеских кораблей. Вся правда о самой опасной летной профессии – недаром фронтовики прозвали торпедоносцев и топ-мачтовиков «смертниками»: средний срок жизни экипажей балтийской минно-торпедной авиации составлял всего 15 боевых вылетов.

«Многие эпизоды моего боевого прошлого при воспоминании о них острой болью отдавались в сердце, вызывая лишь одно желание – напрочь забыть обо всем. Но война никак не хотела отпускать меня. Вспышки зенитных снарядов вокруг моего самолета, лица погибших товарищей помимо воли вновь и вновь возникали перед глазами. Порой становилось совершенно непонятно, каким же чудом мне удалось уцелеть в этой кровавой мясорубке… И, в очередной раз возвращаясь к пережитым событиям, я понял, что должен рассказать о них. Это – мое последнее боевое задание…»

- Михаил Шишков
  - Предисловие
  - Предисловие автора
  - Детство
  - Уфа
  - Аэроклуб
  - Школа пилотов
  - Инструктор
  - На фронт
  - Начало боевого пути
  - Первые торпедные атаки
  - Вынужденная посадка
  - Начало 44-го
  - Второй день рождения
  - Небо вольностей не прощает
  - Кредит доверия
  - Паневежис
  - Командир эскадрильи
  - Новый штурман
  - Двойной удар
  - Награждение

- Последний вылет «двойки»
- Конец войны
- Победа
- Послесловие автора

Михаил Шишков
Нас звали «смертниками». Исповедь торпедоносца

Предисловие

Великая Отечественная война… К сожалению, сегодня она преподносится недобросовестными историками лишь как некоторая составляющая глобального мирового конфликта, означающего не более чем очередной передел сфер влияния сверхдержав, схлестнувшихся из-за непомерных амбиций своих политических лидеров. Но если вдуматься, то вряд ли удастся назвать сопоставимое с ней событие в истории человечества. Ведь эта война велась не на жизнь, а на смерть, причем не отдельных людей или определенных слоев общества, а целых народов, которые в случае победы «бесноватого фюрера» и его национал-социалистической идеологии были обречены на практически полное уничтожение. Оставшихся ждала ужасная участь – бесправное положение рабов, существующих лишь для обслуживания «высшей арийской расы господ».

О Великой Отечественной написаны многие тысячи книг, особое место среди которых занимают мемуары ее непосредственных участников – пехотинцев, танкистов, летчиков и моряков. Они интересны читателю не только рассказами о подробностях того или иного сражения, а главным образом тем, что дают возможность посмотреть на войну глазами простого солдата, прямого исполнителя стратегических замыслов Верховного Главнокомандования.

Книга, которую вы держите в руках, написана Героем Советского Союза Михаилом Федоровичем Шишковым, летчиком-торпедоносцем, совершившим с осени 43-го по май 45-го 187 боевых вылетов. 31 раз – больше, чем кому бы то ни было в составе советской морской авиации – приходилось ему вступать в смертельный поединок как с отдельными вражескими транспортными судами, так и с довольно многочисленными конвоями, шедшими в сопровождении кораблей охранения.

Эта цифра красноречиво свидетельствует о высочайшем летном мастерстве пилота, его недюжинных моральных качествах и, конечно же, об определенной доле везения. Ведь каждый раз, чтобы выйти на дистанцию сброса торпеды, ему приходилось прорываться сквозь завесу плотного зенитного огня, а затем под градом свинца проноситься почти над самой палубой атакованного им корабля или судна. Порой за эти считаные мгновения крылатая машина успевала получить значительные повреждения, вплоть до полного выведения из строя одного из моторов, но тем не менее Михаилу Федоровичу всегда удавалось приводить ее на свой аэродром.

Но не следует думать, что фронтовая судьба была столь же благосклонна к другим экипажам торпедоносцев. Ведь по плотности зенитного огня мало что могло сравниться с боевым кораблем, да и немецкие зенитчики всегда отличались отменной выучкой. Поэтому, например, во второй половине 44-го «средний срок жизни» экипажа балтийской минно-торпедной авиации составлял всего лишь 15 самолето-вылетов. Ничуть не лучше обстояли дела на Северном и Черноморском флотах в периоды ведения ими боевых действий. Словом, совсем не напрасно получили торпедоносцы прозвище «смертники».

Что касается результатов совершенных Михаилом Федоровичем атак, то на его личном официальном счету числится 12 успешных потоплений. Кроме того, по данным разведки, на выставленных им минах подорвалось еще два корабля. Сам же ветеран по этому поводу говорит следующее: «На мой взгляд, личными можно считать лишь победы, одержанные во время крейсерских полетов, когда экипаж остается один на один с врагом. Но если на задание идет группа, то «утопленник» должен делиться на всех, вне зависимости от того, чья торпеда отправила его на дно. Допустим, я попал в цель, а все остальные промахнулись. Ну и что! Они же немецких зенитчиков на себя отвлекли, тем самым дав возможность мне удачно прицелиться. Значит, это – групповая победа. Только так! А насчет минных постановок… Я считаю это довольно большой натяжкой. В тех районах ведь не только мой экипаж мины бросал, поди знай, на чьих они подорвались. Почему мне отдали – не знаю. Так командир решил…» С учетом вышесказанного счет Михаила Федоровича выглядит следующим образом: 8 личных и столько же групповых побед.

Боевые заслуги успешного пилота Родина оценила по достоинству. К моменту окончания Великой Отечественной он был награжден Золотой звездой Героя Советского Союза, орденом Ленина, четырьмя орденами Боевого Красного Знамени и медалью «За оборону Ленинграда», а в июне 45-го – еще и орденом Ушакова II степени.

В послевоенные годы Михаил Федорович продолжил служить в морской авиации, по праву получив звание заслуженного военного летчика СССР, которое он ценит ничуть не меньше, чем Золотую звезду. И немудрено, ведь оно является высшей степенью признания профессионального мастерства пилота, давая своему обладателю право совершать полеты в любых погодных условиях.

В 1967 году Михаил Федорович был направлен в Николаев на должность заместителя начальника 33-го центра боевой подготовки и переучивания летного состава авиации ВМФ по

летно-методической и учебной работе, где и прослужил до 1975-го, после чего вышел в отставку.

Подготовка материалов для этой книги, написание и редактирование отдельных глав заняли довольно значительный промежуток времени – с октября 2010 по май 2013-го. И как человек, много общавшийся с ее автором в этот период, я никак не могу не поделиться своими впечатлениями о нем.

Первое, что сразу же бросается в глаза, – это настоящая военная выправка и строгость по отношению к своему внешнему виду. Идеально выбритые щеки, ровная осанка, тщательно отутюженная одежда… То же самое отношение в полной мере распространяется и на квартиру, в которой живет Михаил Федорович, где царят абсолютный порядок и чистота. Уверен, что придирчивый старшина из Молотовской школы пилотов, о котором автор расскажет в одной из глав, при всей своей дотошности никак не смог бы найти в жилище своего бывшего подопечного достойный объект для придирок.

В нисколько не утраченной с годами способности Михаила Федоровича достойно переносить все тяготы и невзгоды мне лично довелось убедиться неоднократно. Но один случай запомнился мне особо. Однажды, в августе 2012-го, во время мероприятия, посвященного Дню военно-воздушных сил Украины, почетные гости праздника, в числе которых был Михаил Федорович, почти два часа простояли под палящими солнечными лучами. А ведь спустя совсем немного времени после начала торжественной части по лицам замерших в строю солдат и офицеров заструился соленый пот, а измученные жарой горожане сперва по одному, затем – довольно большими группами стали занимать места в тени растущих неподалеку от взлетно-посадочной полосы деревьев…

Отсутствие навеса и кресел – бесспорно, весьма серьезный недосмотр организаторов данного мероприятия. Но речь здесь совсем не об этом, а о стойкости и силе духа девяностолетнего ветерана, ни на мгновение не показавшего окружающим, насколько тяжело ему было в тот момент. И после окончания построения на все вопросы о своем самочувствии он неизменно отвечал: «Ничего особенного. Все совершенно нормально».

Не меньшего уважения заслуживает широта познаний и интересов Михаила Федоровича, который свободно ориентируется как в научно-технических вопросах, находящихся далеко за пределами авиации, так и в извилистых хитросплетениях мировой истории и современной геополитики. Его прекрасная память до мельчайших подробностей сохранила многие эпизоды фронтовой биографии, основные тактико-

технические данные всех освоенных им боевых машин, географическую конфигурацию Балтийского побережья, детали военного быта и многое другое.

Конечно, все это требует недюжинного здоровья, и оно, слава богу, у Михаила Федоровича есть. Да, возраст порой дает о себе знать. То «мотор забарахлит», то еще какой «плановый или неплановый ремонт» организму потребуется… Но, положа руку на сердце, много ли среди авиаторов, которыми, как известно, становились лишь люди с идеальными физическими параметрами, людей, не просто доживших до столь почтенных седин, а еще и способных вплоть до девяноста лет управлять автомобилем и тщательно следить за его техническим состоянием…

И, наверное, основная черта характера автора этой книги, благодаря которой его труд представляет особый интерес для любого, увлеченного историей Великой Отечественной, – исключительная честность как в оценке собственных действий, так и в описании событий и участвовавших в них людей. Все это изображено безо всякого приукрашивания и обычного для мемуарного жанра сглаживания всевозможных «острых углов». В книге вы не найдете гротескных портретов «бесстрашных сталинских соколов». Все ее действующие лица показаны такими, какими они и были в реальной жизни, с их чувствами, эмоциями, человеческими слабостями и присущими лишь им особенностями характера. Кроме этого, особый интерес представляют рассуждения непосредственного участника войны о проблемах, являющихся в наши дни предметом ожесточенных споров, одной из самых актуальных среди которых является достоверность одержанных торпедоносцами побед…

Сегодня на просторах бывшего СССР, увы, нередки попытки принизить, а то и вовсе полностью отрицать значимость подвигов наших отцов и дедов, потом и кровью защитивших право на жизнь для всех следующих поколений. Иногда это делается в угоду конъюнктуре рынка, ненасытно требующего дутых сенсаций, но чаще всего – по злому умыслу определенных политических сил, жаждущих заново переписать историю. Здесь в ход идет все – от тонкой игры на психологии обывателя, привыкшего измерять и оценивать моральные качества других по себе, до подгонки имеющейся информации под наперед заданную теорию, а то и просто откровенного вранья.

Конечно, публикуется и достаточное количество исследований, беспристрастно и объективно рассматривающих события Великой Отечественной… Но зерно сомнения, к сожалению, уже посеяно, и многим читателям приходится

продираться к правде сквозь дебри противоречивых мнений, фактов и цифр, встречающихся в современной исторической литературе, не имея, говоря языком математики, начала отсчета координат. В качестве таковой, на мой взгляд, должно служить четкое понимание психологии и мировоззрения поколения победителей, и в этом отношении на помощь приходят мемуары ветеранов. Правда, к книгам, опубликованным во времена СССР, из-за неизбежного отпечатка цензуры, без которой в то время было немыслимо ни одно напечатанное слово, сегодня принято относиться с некоторым недоверием, и поэтому воспоминания Михаила Федоровича Шишкова, написанные в наши дни, представляют особую ценность.

Но насколько корректно распространять ментальность одного человека на целое поколение? Ведь были же предатели, дезертиры, разного рода «тыловые крысы», не гнушавшиеся наживаться на всеобщем горе, да и просто рядовые обыватели, предпочитавшие «любить Родину» подальше от линии фронта. Да, это так. Но ведь подавляющее большинство составляли совсем другие люди. Люди чести и долга, способные на самопожертвование. Именно они отчаянно сражались с захватчиками на земле, в небесах и на море, создавали партизанские отряды на оккупированных врагом территориях, осаждали военкоматы с требованием как можно скорее направить их на фронт, отдавали все свои силы, трудясь на заводах, снабжавших армию всем необходимым… Убеленные сединами старики, едва оперившаяся молодежь, женщины и даже дети… Каждый во многом был не похож на остальных, но всех их объединяло одно – вера в правоту своего дела и готовность идти ради него на любые жертвы. Лишь поколение таких людей и могло выстоять в жесточайших испытаниях Великой Отечественной, подарив нам, своим потомкам, будущее. «По плодам их познаете их» – гласит библейская мудрость, и сама Победа – кровь от крови, плоть от плоти самих победителей – лучшее тому доказательство…

В заключение хотелось бы выразить благодарность людям, оказавшим неоценимую помощь в подготовке материалов для данной книги, ее редактировании и подготовке к печати: Николаю Николаевичу Молощенко, Мирославу Эдуардовичу Морозову, Галине Эдуардовне Вабищевич, Вячеславу Григорьевичу Пиляку, Елене Борисовне Аникеенко, Ольге Николаевне Безделовой, Татьяне Юрьевне Зинченко, Надежде Анатольевне Маховской, Евгении Борисовне Ребеже, Яне Николаевне Гадиловой, Виталию Владимировичу Костеничу, Сергею Альбертовичу Дзятко и Андрею Владимировичу

Куприевичу. Огромное вам СПАСИБО!

Павел Аникеенко

Предисловие автора

Первые мысли о том, чтобы заняться записью своих воспоминаний, посещали меня еще в 80-е годы прошлого века, но тогда я так и не решился приняться за их практическую реализацию. Не последнюю роль сыграл тот факт, что к тому времени уже увидели свет три хорошие книги, правдиво рассказывающие о воинах 1-го Гвардейского и их боевых делах: «Над тремя морями» флагштурмана полка П. И. Хохлова, бомбившего Берлин в августе-сентябре 41-го, «Над волнами Балтики» летчика-торпедоносца А. В. Преснякова и «Пароль – Балтика» военного корреспондента М.Л. Львова, неоднократно ходившего на боевые задания в составе наших экипажей, благодаря чему не понаслышке знавшего обо всех сложностях и опасностях торпедных атак и минных постановок. «Вряд ли мне удастся добавить что-либо существенное к уже рассказанному ими», – решил я тогда и на долгое время поставил крест на своих намерениях заняться мемуарами.

Да и, честно сказать, многие эпизоды боевого прошлого при малейшем воспоминании о них острой болью отдавались в сердце, вызывая лишь одно желание – напрочь забыть обо всем. Но война никак не хотела отпускать меня. Вспышки зенитных снарядов вокруг моего самолета, лица погибших товарищей, различные опасные происшествия, происходившие со мной в воздухе и на земле, помимо воли вновь и вновь возникали перед глазами… Порой становилось совершенно непонятно, каким же таким чудом мне удалось уцелеть в этой кровавой мясорубке… И однажды, несколько лет назад, в очередной раз мысленно возвращаясь к пережитым мною событиям, я понял, что должен рассказать о них. Это – мое последнее боевое задание.

Никакого доступа к архивным данным я не имел, а летная книжка военных времен была утеряна, поэтому мне всецело приходилось полагаться на свою память. Конечно, спустя несколько десятилетий, не имея под рукой никаких документов, точно назвать даты подавляющего большинства событий оказалось совершенно невозможно, но здесь мне на помощь пришло историческое исследование Мирослава Морозова «Торпедоносцы Великой Отечественной», в котором приведены полные данные по всем торпедным атакам, совершенным экипажами нашего полка, и понесенным нами при этом потерям. Во всем остальном я опирался лишь на то, что знаю и видел сам.

Но главная цель этой книги заключалась не столько в описании боевой работы отдельного летчика и его экипажа,

сколько в том, чтобы с предельным реализмом показать настоящую войну с ее постоянным напряжением всех нравственных и физических сил, с ее невидимым постороннему глазу и от этого еще более драматичным постоянным противоборством воинского долга и свойственного любому человеку инстинкта самосохранения.

Именно поэтому я счел необходимым подробно остановиться на своих детских годах, ведь без ясного представления о том, как воспитывалось то или иное поколение людей, невозможно понять истоки и мотивацию его мыслей, чувств и поступков. Кроме того, как мне кажется, современному читателю было бы небезынтересно узнать о том, чем жили и о чем мечтали мы, молодежь предвоенных лет.

Также мне хотелось рассказать об определившей всю мою жизнь безграничной любви к небу, том всепоглощающем чувстве, заставившем рожденного ходить по земле человека мечтать о покорении воздушной стихии, а также о своих первых шагах на многотрудном, полном опасностей пути военного пилота.

Эта книга посвящается моим боевым побратимам – летчикам, штурманам, стрелкам-радистам, воздушным стрелкам и техникам самолетов… – словом, всем тем, кто внес свою посильную лепту в боевую работу 1-го Гвардейского минно-торпедного авиационного полка. Каждый из них заслуживает отдельного рассказа, но, к сожалению, за прошедшие с тех пор годы многие имена и лица безвозвратно стерлись из моей памяти, и сегодня, глядя на сохранившиеся военные фотографии, я, увы, могу опознать далеко не всех. Кроме того, мое повествование, будучи не лишенным определенной доли субъективизма, может содержать некоторые ошибочные суждения и фактические неточности, за что я от всей души прошу прощения как у своих боевых товарищей, по отношению к которым они были допущены, так и у читателей.

В ничуть не меньшей степени эта книга посвящена моей любимой женщине, встречу с которой судьба подарила мне в сентябре 43-го. Многое нам довелось пережить вместе с той поры: и радости, и горести, но наши взаимные чувства со временем становились все крепче. И сейчас я просто не в состоянии даже на мгновение представить себе свою жизнь без моего самого дорогого на земле человека, моей жены Машеньки.

Вообще же, оглядываясь на минувшие годы, не могу не отметить, что судьба никогда не оставляла меня без внимания, поддерживая в самые трудные и опасные мгновения. Именно она неизменно подсказывала мне правильную дорогу на самых главных развилках жизненного пути. Она… Но не буду забегать

наперед и расскажу обо всем по порядку…

Детство

К сожалению, я не знаю практически ничего о своих дальних предках, но одно могу сказать совершенно точно – все они были коренными сельскими жителями, добывавшими свой хлеб тяжелым крестьянским трудом.

Корни моего генеалогического древа затеряны где-то под Смоленском, откуда измученные аграрной перенаселенностью селяне еще в конце XIX века стали перебираться в гораздо менее обжитые восточные губернии России.

Причина весьма проста. С одной стороны, семьи с большим количеством взрослых детей, то есть рабочих рук, имели достаточно хорошие возможности для ведения хозяйства. Мужики заняты в поле, младшие пасут скот, а женщины помогают мужьям и, конечно, несут на своих плечах нелегкий груз домашних забот. Но даже самого благополучного хозяина беспощадно терзал трудноразрешимый вопрос – как разделить движимое и недвижимое имущество и особенно землю между создавшими свои собственные семьи сыновьями.

У зажиточных крестьян, имевших возможность приобрести еще несколько десятин, эта проблема решалась более-менее приемлемо. В результате получались хоть и заметно меньшие, но все-таки жизнеспособные хозяйства. Да и при очередном переделе общинной земли, связанном с изменением количества едоков, тоже можно было немного увеличить свои наделы.

Но, поскольку суммарная площадь сельскохозяйственных земель в западной части России практически не изменялась, в отличие от постоянно возраставшего количества крестьянского населения, многие семьи катастрофически обеднели. Промышленность развивалась не так быстро, как требовал тот нелегкий момент, и поэтому была совершенно неспособна предоставить «лишним» в деревнях людям возможность трудоустройства.

В обществе, и без того нестабильном, возникла взрывоопасная ситуация, грозившая самим его основам. В меру своих возможностей и способностей руководство страны пыталось разрешить проблему путем так называемых столыпинских реформ. Изо всех западных губерний России, кто самостоятельно, кто при поддержке государства, потянулись на восток гонимые безземельем крестьяне, заселяя свободные земли за Волгой, постепенно продвигаясь за Урал. Незадолго до первой империалистической войны людей начали переселять даже принудительно.

…По моим личным наблюдениям, чуть более трети населения этих территорий, вплоть до самого Владивостока, составляли этнические украинцы. Имелись даже полностью украинские деревни и поселки…

В числе многих переселенцев была и семья моего дедушки Григория, обосновавшаяся на хуторах недалеко от Уфы. Уж больно по нраву пришелся здешний, богатый реками и лесами край. Оформив в местной управе документы на свободную землю, они принялись обустраивать свой быт. Надеяться на постороннюю помощь не приходилось, поэтому работали с полной отдачей, практически забыв о сне и отдыхе.

Дед мой был, не побоюсь этого слова, Великий Труженик. Я никогда не видел его праздно проводящим время. Даже когда, состарившись, он уже не мог работать в поле, все равно с самого утра и до позднего вечера всегда находил себе занятие.

Все необходимое крестьянину в его нелегком труде дедушка мог сделать самостоятельно, не прибегая к услугам мастеровых. Для этой цели имелись у него небольшой самодельный токарный станочек, полный набор всевозможных столярных инструментов и даже своя кузница. Наверное, не существовало такой задачи, которая была бы ему непосильна.

Мне часто приходилось качать мех в дедовой кузнице. Тут вполсилы работать было нельзя – слабо качнешь, огонь внутрь засосать может. И все – сгорел мех. А ведь дорогая штука. Так что семь потов с тебя сходит, дышать нечем, тяжело…

– Деда, я больше не могу! – в изнеможении кричу я.

– Давай, Михаил! Мужик ты или кто! – Эти простые доходчивые слова словно открывали во мне второе дыхание, заставляя, как будто и не было никакой усталости, двигаться с удвоенной энергией. Именно здесь я впервые ощутил на вкус сладость победы над собственной слабостью.

Наилучшим подтверждением многогранных способностей моего дедушки стал дом, построенный им своими руками, равного которому не было во всей округе. Все окрестные крыши, по крайней мере виденные лично мной, делались исключительно из соломы. Лишь мой дед сумел изготовить ее из дерева. Даже представить сложно, сколько терпения и умения требовалось для того, чтобы изготовить тысячи березовых и дубовых реек, добиться их идеального прилегания друг к другу…

К созданию семейного гнезда дед подошел с максимальной серьезностью и ответственностью, поэтому никакие компромиссы в сторону ухудшения качества постройки с целью ее ускорения им даже и не рассматривались. Дом получился на славу. Пол, несколько приподнятый над уровнем земли, красивое крыльцо со

ступенями, весьма изящные ставни на окнах, просторный подвал внизу – все было продумано до мелочей и осуществлено практически идеально.

…Уже после войны всех хуторских жителей переселили в деревню Кузнецовку, организовав там новый колхоз. Дедов дом, конфискованный во время коллективизации, перевезли туда же, устроив в нем больницу…

Детей в крестьянских семьях было традиционно много. Не являлись исключением и мои дедушка и бабушка, воспитавшие пять сыновей и шесть дочерей. Едва достигнув двадцати, а зачастую и в более раннем возрасте, они женились и выходили замуж. Готовиться к этому приходилось загодя ввиду необходимости подготовки достойного приданого для девушек.

С парнями дело обстояло гораздо тяжелей – их семьи нужно было обеспечить земельным наделом и определенным количеством рабочей скотины, без наличия которой самостоятельное ведение хозяйства не представляется возможным. Поэтому свадьбу и «отделение» мог разделять весьма приличный промежуток времени длиной в несколько лет.

Мой отец, Федор Григорьевич, родившийся в 1898-м, своими ростом и комплекцией идеально подходил для нелегкой деревенской работы. Высокий широкоплечий мужик с огромными кулачищами, он казался мне, босоногому малышу, былинным богатырем, подобным Илье Муромцу. Его невероятная физическая сила уравновешивалась рассудительным и сдержанным темпераментом, поэтому лишь однажды, столкнувшись с беспардонной наглостью подвыпившего хама, он не удержался. Одного легкого удара оказалось достаточно, чтобы бузотер, перекрутившись два раза, неподвижно замер на полу. В остальных случаях конфликты удавалось разрешить мирным путем.

Приткнувшись к отцу, чувствуя, как его сильные руки ласково гладят мой затылок, я ощущал себя в полной безопасности.

Тем не менее он был достаточно строгим родителем, и мысль о том, чтобы ослушаться его даже в какой-либо незначительной мелочи, не имела никаких шансов на успех.

Мама, Аксинья Владимировна, своим спокойным и покладистым характером создавала в доме атмосферу гармонии и уюта. Замуж за моего отца она вышла в шестнадцать лет, будучи на три года младше его, что по нынешним меркам считается совсем рано, и, несмотря на столь юный возраст, сразу же стала идеальной хранительницей домашнего очага. Все спорилось в ее умелых руках, и натруженного отца, возвращавшегося к вечеру с поля, ждала безупречная чистота в доме и вкусный ужин на столе.

Словом, в семье царили гармония и взаимопонимание.

Конечно, бывали и конфликтные ситуации, но возникали они очень редко, буквально считаные разы, и практически моментально разрешались, ко всеобщему удовлетворению…

17 октября 1921 года я появился на свет. В документах местом моего рождения числится деревня Кальтовка Иглинского района, расположенная в 50 километрах восточнее Уфы, но на самом деле наша семья жила на выселках, так называемых Сергеевских хуторах, совсем недалеко от этой самой Кальтовки. Наверное, поэтому всех родившихся там ребятишек и приписали к ближайшему более-менее крупному населенному пункту.

Наша семья не была столь многочисленной, как дедушкина. После внезапной смерти родившейся в 1924 году сестрички Серафимы, прожившей всего шесть лет, я и мой брат Вася, старший меня на три года, оставались единственными детьми вплоть до 1931-го, когда появилась еще одна девочка. Назвали ее так же, как и умершую, – Серафима. Затем, в 1934-м, родился Петя, скончавшийся, едва достигнув четырех. Через девять лет после его смерти, будучи уже в весьма солидном возрасте, несмотря на пережитые в годы войны лишения и тревоги, мама вновь ждала ребенка. Конечно, были очень сильные опасения, но, слава богу, они оказались напрасными – сестричка Оля родилась совершенно здоровой…

К тому моменту, с которого начинаются мои собственные воспоминания, старшие братья отца, Иван и Филипп, были уже отделены и вели самостоятельное хозяйство, а пять сестер, выйдя замуж, покинули родной дом, в котором после их ухода некоторое время жило четырнадцать человек: дедушка с бабушкой, мой отец и дядя Устим со своими семьями, в каждой из которых имелось по трое детей, тетя София 1908 года рождения и дядя Сергей, самый младший из многочисленного дедовского потомства, появившийся на свет в 1911-м.

Лучше всех устроились мы, самые маленькие, практически безраздельно завладев огромной русской печью. Дедушка Григорий, отец и дядя Устим, как семейные люди, имели в своем распоряжении кровати. Всем остальным приходилось спать на полу.

Несмотря на такую высокую плотность населения и связанные с этим неудобства, я с теплотой вспоминаю этот период моей жизни. Может, потому, что детское сознание фиксирует лишь приятное, отбрасывая все остальное. Но, думаю, эти субъективные впечатления не намного отличаются от истинного положения дел, ведь большая крепкая семья совершенно необходима для процветания крестьянского двора.

С самого раннего утра взрослые и наши старшие братья и

сестры, наскоро позавтракав, уходили в поле, оставив нас, маленьких ребятишек, на попечении бабушки. Конечно, мы по мере своих детских силенок стремились помочь ей во всех домашних делах и заботах, ведь к вечеру уставшие после многотрудного дня работники вернутся домой, так что ужин к тому времени должен быть уже готовым.

Помню большой артельный стол, тогда казавшийся мне безбрежным. За ним не спеша, в порядке старшинства, рассаживалась вся семья. Прием пищи начинался только после того, как каждый займет свое место. Далее следовала неторопливая беседа, в которой младшим доставалась роль слушателей. Обсуждалось все: от вопросов ведения хозяйства до взаимоотношений между соседями. Для нас, детей, эти разговоры были настоящими жизненными уроками.

Зимой центральным местом в доме становилась русская печь. Набегаешься на улице, замерзнешь, как цуцик. Скинул полные снега валенки и бегом – кто первый успел залезть, тому самое теплое место достанется, посередине. Так и спали, прижавшись друг к другу, обогреваемые снизу теплом от печи. Удивительно было то, что, несмотря ни на какие морозы, простудными болезнями я никогда не хворал.

Тем временем дед, прикупив поблизости достаточный участок земли, отделил сначала отца, а затем и дядю Устима. Тогда мне было только семь лет, но это событие неизгладимо врезалось в мою память. Война была такая… Еще бы, ведь решался самый главный вопрос – земельный. Хорошая земля – значит, при должном трудолюбии, будет и семья жить соответствующим образом.

Но, слава богу, все закончилось ко всеобщему удовлетворению. Моему отцу достались шесть десятин, по числу членов семьи, лошадь, корова, несколько овец, некоторое количество более мелкой живности и четыре улья с пчелами. Естественно, с тем расчетом, чтобы хватило и другим. В трехстах метрах от дедовского поставили дом и необходимые хозпостройки, выкопали колодец. Такой же земельный надел достался и дяде Устиму. Дядя Сергей, как самый младший, по крестьянской традиции остался с дедом.

Подавляющее большинство сельских домов имели стандартную для тех лет пятистенную компоновку: четыре наружные стены, пятая – внутренняя, разделявшая жилье на две неравные части. В большей находились кровати и русская печка, в меньшей – кухня. От ветра, дождя и снега жилище защищала соломенная крыша. К зиме стены дома снаружи утеплялись соломой, связанной в маты.

Строили, как говорится, всем миром. Купил хозяин срубы, собрались окрестные мужики, и работа закипела. Нам, желторотикам, тоже дело нашлось – принести и подать инструмент, помочь при разгрузке или погрузке, да и сбегать, чтобы позвать кого-нибудь. Мы гордились тем, что также причастны к общему делу, и старались, не жалея сил.

Неделя прошла, глядишь – дом уже стоит. Чтобы вставить окна и двери, родители позвали мастера. С интересом рассматривали ребятишки его набор инструментов и порой даже мешали ему, столпившись вокруг, чтобы наблюдать за работой. Мать, увидев это, прогоняла нас, да где уж там… Вскоре мы вновь возвращались – когда еще удастся поглазеть на такое!

С мастером этим случился непредвиденный казус, отстрочивший наше новоселье на целую неделю. Работа была в самом разгаре, когда он, отлучившись в воскресенье на базар, бесследно пропал. Поиски не дали никаких результатов. Оказалось, запил. Правда, вернувшись, мастер вновь взялся за прерванную работу, не позволяя себе ни малейшей поблажки. Вскоре дом был окончательно готов принять нас под свою крышу…

…В том, что строили тогда на совесть, всерьез и надолго, мне довелось убедиться совсем недавно. Несколько лет назад, приехав в Уфу погостить у своих сестер, я решил проведать родные места. Моему удивлению не было границ, когда я обнаружил этот дом целым и невредимым на том же самом месте, где он и стоял раньше. Сначала я засомневался, но, подойдя поближе, узнал вставленные тем самым мастером оконные рамы, потемневшие от времени стены… Сознание закружилось в вихре нахлынувших воспоминаний…

Назвать деревенскую жизнь тяжелой – значит просто не сказать ничего. Ведь невозможно одним словом охарактеризовать постоянное напряжение человеческих сил, необходимое для того, чтобы тянуть на своем горбу крестьянское хозяйство.

Нет тебе покоя ни днем, ни ночью. Утром еще темно, а ты встаешь. Надо приготовить и покормить скотину. Корове – одно, лошади – второе, поросятам – третье, и птицам тоже что-то дать. Потом убрать продукты их жизнедеятельности, иначе в хлев зайти нельзя будет, особенно к корове.

Запряг кобылу и поехал на поле работать. К обеду мужики домой возвращаются, перекусят и скорее назад – время ведь не ждет. Мать после их ухода еще раз покормит скотину, подоит пригнанную мной корову и тут же, не мешкая, опускает крынки с молоком в колодец, чтобы не испортилось – на следующий день его в Уфу везти, на маслозавод. А там строго принимают. Чуть

что не понравилось, все – в брак.

…Несколько раз отец брал меня с собой на этот завод забирать масло, когда подходила наша очередь. Укладывалось оно в ящики из липовой доски и закрывалось крышкой. Отец таких ящиков с полсотни на телегу погрузил, отвез куда требовалось, сдал, квитанцию получил – и домой.

Обычно ездили туда по двое-трое мужиков – путь в Уфу проходил через два больших татарских села, в которых довольно часто происходили грабежи, особенно ночью. Их можно было объехать, но тогда приходилось делать лишних пятнадцать километров, поэтому время рассчитывали так, чтобы проскочить опасный отрезок пути в дневное время.

В дорогу отец всегда брал с собой топор, универсальный инструмент, способный помочь во многих непредвиденных ситуациях. Оглобля, например, поломалась – пошел, срубил деревце подходящего размера, прицепил его к телеге и едешь дальше. И от лихих людей можно было защищаться, как-никак, оружие все-таки.

Однажды, почти сразу же после того, как мы переправились на пароме через реку Уфимку, отец, как ни в чем не бывало, лег себе в телеге и заснул, предварительно передав управление в мои руки. А кругом ночь… Страшно стало мне. Сижу, втянув голову в плечи, и ловлю ушами каждый посторонний звук. Хрустнула сухая ветка… Я весь напрягся и головой кручу по сторонам – вдруг грабители уже совсем близко. Или волки… Так я и дрожал всю дорогу…

Но и ночью нельзя спокойно спать. Чуть услышал какой-то шум в сарае – стремглав несешься туда. Неспроста ведь скотина беспокоится, значит, враг рядом. Особенно много проблем доставлял хорек, таскавший кур прямо с насеста. Бывало, забирался даже на спину лошади и грыз ей шею.

Весной сеяли пшеницу, ячмень, овес, гречиху и просо, осенью – рожь. При этом всегда надо было точно рассчитать предполагаемый урожай, ведь часть его надо было отдать государству, часть оставить для будущего сева, на прокорм скота и собственного пропитания. Овсяную солому заготавливали на зиму для коровы, сено – для гусей, овес – для лошади. Овцы могли и более грубый корм есть. В засушливое лето резали кустарник, связывали его в пучки, похожие на веник, и сушили…

Необходимо было и налоги заплатить, натурой, конечно. Насколько я помню, из трех ведер молока, которые ежедневно давала наша корова, одно надо было отдать. Кроме того, яйца, овечью шерсть, в зависимости от поголовья, поросят, зерно… Платили так называемую страховку за дом, пристройки, сараи,

где хранилось сено и солома. На каждый двор имелся свой расчет, сколько у тебя должно остаться, так что неожиданно могла нагрянуть проверка…

И зимой времени на отдых оставалось немного. Метели в наших краях бывали жуткие, иногда продолжавшиеся сутками. Толщина наметенного за ночь снега порой достигала двух метров. Наутро солнышко пригреет, снег садится и через пару дней спекается так, что лопата становится бесполезной. Поэтому при малейшем улучшении погоды все прочие работы прекращались и начиналась расчистка проходов, соединявших дом с хозяйственными постройками, занимавшая никак не меньше половины дня. А еще за скотиной ухаживать. Этим в основном мужики занимались.

Женщины целыми зимними днями ткали полотно, из которого потом шили рубахи, штаны и другую одежду. Ведь фабричный хлопок дорогой, не купишь. Поэтому все, что мы носили, кроме сапог, у кого они имелись, изготавливалось своими силами, даже овчинные тулупы. Если и были у мужика штаны и пиджак, то один комплект лет на десять, не меньше. Одевались эти вещи только лишь по престольным праздникам. В остальные дни ходили в самотканом.

К наступлению холодов каждого члена семьи надо было обеспечить теплым полушубком или, как его еще называли, зипуном. Для этого летом резали овец, аккуратно снимали с них шкуру и высушивали ее, обильно посыпав солью, чтобы защитить от червей. Затем следовал длинный и весьма сложный процесс, в результате которого получался мягкий и теплый материал. Его относили портному и через неделю приходили за готовым изделием.

Этот полушубок носился зимой шерстью вовнутрь – так лучше сохранялось тепло. А в дождливую осеннюю погоду его выворачивали наизнанку и надевали шерстью наружу. Вода стекала по ворсинкам, не проникая внутрь.

…Характерно, что ни одна одежка ни в коем случае не выбрасывалась и использовалась вплоть до полной непригодности. Рубашка и штаны, из которых уже вырос старший брат, обязательно перешивались на меня.

Основным видом обуви в наших краях были плетеные лапти. Несмотря на кажущуюся простоту, их изготовление требовало недюжинного умения. Исходным материалом для этого служила липовая кора. Ее обдирали с дерева и клали отмокать в болото. Через месяц извлекали оттуда и аккуратно удаляли верхний слой, после чего из оставшихся листов вырезали ленты, из которых и сплетались эти самые лапти. Получалась очень легкая и прочная

обувь, носимая и зимой, и летом. Единственный недостаток – промокала быстро. Домой пришел, портянки на печке разложил, к утру высохнут.

В отличие от взрослых мы, детвора, летом бегали босиком. Ноги так привыкали к этому, что никакого дискомфорта не ощущалось, разве что ступню наколешь иногда. Но ничего страшного в этом не было. Ну, похромаешь денек-другой в худшем случае, и ладно.

Когда Вася пошел в школу, отец справил ему сапоги. Съездил в город и выбрал там кожу соответствующего качества, потом пригласил мастера. Поскольку денег не было, платили ему натурой, то есть маслом, мясом или поросенком. Когда брат вырос из этих сапог, ему заказали новые, а старые перешли ко мне…

…Дед любил говорить: «Вот сейчас что за сапоги делают! Год прошел, и все – развалились. Я же двадцать лет одну пару носил!» Я помню, как это было. Дошел дедушка в лаптях, а то и босиком, до самой церкви, ноги об траву вытер, сапоги обул. Постоял в них всю службу, вышел оттуда, тут же переобулся, сапоги обтер, на плечо их закинул и вернулся домой. Дегтем смазал их, чтоб не растрескивались, и спрятал до следующего раза…

Одной из характерных особенностей крестьянской жизни была необходимость постоянного ограничения в еде, и это несмотря на полные амбары. Чтобы каждый день мясо – такого не было. Лишь по праздникам и только по кусочку. Хоть и свое, живое, рядом ходит.

Кололи свинью перед Рождеством. Причем откармливали ее до такой степени, что она даже ходила с превеликим трудом. Так вот, мясом этим практически весь год питались. При этом так рассчитывали его потребление, чтобы побольше оставить на посевное и уборочное время, требующее очень много сил.

Хранили мясо на чердаке, где зимой было достаточно холодно, чтобы оно не пропало. К весне все, что осталось, подвешивали в трубе русской печки и коптили. Затем снова отправляли на прежнее место, под крышу. Бывало, попадало мне за это дело – не удержался и отрезал кусочек, а мама заметила недостачу…

Буквально в двадцати метрах от дома стояла старая береза, около метра в диаметре. Снег растаял, она соки набрала. Проделал в стволе отверстие и вставил туда жестяной желобок – за ночь ведро сока натекало. Мы его в пятидесятилитровую бочку сливали, закрывали ее и ставили в погреб до лета.

…Подвалы эти имелись в каждом дворе. Выкапывали глубокую яму, а стены укрепляли досками. Чтобы как можно

дольше сохранялся холод, на пол укладывали утрамбованный снег, сверху прикрывая его соломой. Иногда добавляли льда с речки. В нашем погребе молоко не пропадало даже летом. Когда снег полностью таял, подвал очищался, проветривался, и туда засыпалась картошка на зиму…

И это я еще ни слова не сказал о телеге, плуге, бороне и других необходимых в хозяйстве инструментах, постоянный уход за которыми также занимал определенное время.

Вообще, крестьянский двор представляет собой весьма сложную экономическую систему, в которой хозяин должен быть и руководителем, и агрономом, и животноводом, и пахарем, и иметь, кроме вышеперечисленных, многие другие навыки. Так что жить в деревне – адский труд, поглощающий человека целиком и полностью. Именно поэтому абсолютно честно могу сказать: своего отца я почти не видел…

…Иногда, глядя на нынешних ребятишек, играющих в городских дворах, поневоле пытаешься сравнить их детство со своим. Да, материальными благами современная цивилизация обеспечена гораздо лучше, начиная от одежды и игрушек, заканчивая телевидением, водо– и газоснабжением. Но чем больше задумываюсь над этим, тем яснее понимаю: жизнь среди бескрайних просторов в естественных природных условиях я никогда бы не променял на ограниченное пространство загазованных промышленных центров…

Природа щедро одарила нашу местность. Широкие, казавшиеся безбрежными поля упирались в сосновую стену леса. Каменные холмы с крутыми обрывами, небольшие сопочки и болота. Совсем недалеко от нашего дома, в лощине, протекала небольшая речушка, в которой без особого труда можно было наловить ведерко пескарей.

Климат прекрасно гармонировал с природными условиями. Снег выпадал уже поздней осенью и держался вплоть до самой весны. Лето было солнечным и теплым. Словом, любой художник-пейзажист нашел бы здесь практически неограниченное количество сюжетов для своих картин.

Как и сотни поколений сельских парней, с самого раннего возраста я включился в работу, в меру своих возможностей, конечно. Так уж устроена деревенская жизнь, что даже пара детских ручонок была серьезным подспорьем в хозяйстве. Но главное заключалось не в самой помощи взрослым, хотя и это немало. Таким образом нас сызмальства приучали к труду, закаляя волевые и физические качества, без которых было бы абсолютно невозможно победить в той войне…

…Уже в училище я обратил внимание на то, что деревенские

выдерживали гораздо более высокие нагрузки. Взять, например, марш-бросок с полной выкладкой или лыжный кросс. Вроде бы питаемся одинаково, в одних и тех же условиях находимся… А все равно городские ребята хоть немного, но отставали.

А на фронте это еще более ярко проявилось. Увязая по колено в весеннем и осеннем бездорожье, вопреки невыносимому летнему зною и пронизывающей до костей зимней стуже шла вперед наша пехота, состоявшая в основном из сельских.

Иной ведь с виду совсем дряхлый старик, кажется, вот-вот свалится… а он идет и идет. Непонятно, откуда силы в нем такие берутся. Но это лишь на первый взгляд, ведь если внимательно присмотреться к нему, то без труда узнаешь крестьянина, для которого ежедневная борьба с погодными неурядицами – самое привычное дело…

…Встаешь затемно, вместе со всеми. Сам проснулся – хорошо, нет – разбудят. При необходимости даже с печки за ногу стаскивали. Позавтракал и пошел – корову пасти или лошадь.

Хорошая у отца кобыла была, умная, правда, и не без хитрости. Вывел ее в овраг, спутал ей копыта. Лошадь себе пасется, я за ней приглядываю. Никаких механических часов, конечно, ни у кого из нас и быть не могло, поэтому время определяли приблизительно, по положению солнца.

Смотришь – все, пора домой. Подошел, освободил копыта от веревки. И тут начинается самое интересное. Я-то маленький был еще, роста не хватало, чтобы самостоятельно оседлать лошадь. Подвел ее к пню, только залез на него, а она – в сторону и смотрит на меня, выразительно так: понимаю, мол, твою проблему. Дашь кусочек хлеба – тогда пожалуйста, сама подойдет к пенечку, встанет смирно и ждет, пока я поудобнее устроюсь на ее спине…

Дорогу домой лошадь знала хорошо, поэтому управлять ею не было особой нужды. Удивительно, что даже самый сильный снежный буран, плотной завесой скрывавший все, находящееся чуть дальше вытянутой руки, не мог заставить ее сбиться с курса. Сидишь в телеге, как слепой, только на лошадь и надеешься. А она идет себе спокойно, затем остановится и как заржет – все, мол, приехали, дом рядом…

Также приходилось присматривать за овцами, что было весьма непросто – за ними был необходим постоянный надзор. Малейшая невнимательность могла обернуться бедой, ведь в лесу скрывались волки. Выскочил такой хищник, схватил отбившуюся от стада овцу за холку, перебросил на спину и был таков.

Зимними вечерами мороз заставлял волков выходить из леса в поисках пропитания. Добирались они до сараев, в которых жили

овцы, и, чтобы забраться туда, разбирали соломенную крышу. Спасали собаки, начинавшие неистово лаять и метаться, едва учуяв серого разбойника. Часто приходилось отцу, наскоро одевшись и схватив заранее приготовленное ружье, выскакивать на улицу, чтобы успеть спасти свою живность.

Пасти корову мне нравилось гораздо больше. Еще бы, ведь с этой же целью к местному пастбищу, находившемуся на окраине леса, приходили практически все мои одногодки. В компании закадычных друзей всегда было очень весело, поэтому день пролетал совершенно незаметно.

Остальное время я находился при матери, помогая ей во всех ее делах и заботах. Конечно, разные случаи происходили. Порой от меня было больше вреда, чем пользы. Взялся таз с водой нести, да сил не рассчитал и пролил ее на пол. Или тарелку, столь дефицитную вещь в то время, разбил. Ну, шлепнет мама в сердцах… Да разве это наказание! Другое дело, самому аж до слез обидно. Хотел ведь как лучше сделать…

Когда в 31-м году родилась младшая сестра, я, можно сказать, был ее нянькой. Ушла мама в поле работать, мы дома остались. Подошло время кормить Серафиму, беру ее на руки и несу. Нелегко, конечно, было топать. С одной стороны, сильно прижать к себе страшно, с другой – уронить боюсь. А сестренка уже плакать начинает, кушать-то хочется. Мать в тенечек отойдет, покормит ее, в руки мои отдаст и вновь за работу. Мы назад идем, домой…

Конечно, находилось время и для игр. Ведь в этом отношении мы были самыми обычными детьми, любившими активные и веселые развлечения. Что интересно, несмотря на практически полное отсутствие фабричных игрушек, никто из нас никогда не считал себя обделенным и не давал скуке ни малейшего шанса. Недостаток готовых изделий с лихвой восполнялся весьма приличной сырьевой базой и нашей неограниченной фантазией в ее использовании.

Любимой игрой местной детворы была традиционная лапта. Мяч для нее делался из конского волоса с добавлением муки. Он получался весьма плотным и здорово летал, поэтому зевать во время игры было совершенно недопустимо. Попадет в тебя такой снаряд – мало не покажется.

Несколько позже появился футбол. Здесь материалом для мяча служил мочевой пузырь коровы, лошади или быка, который отдавали нам при разделке скотины. Его надо было хорошо растирать, чтобы увеличить до необходимых размеров, затем надуть и завязать веревочкой. Мяч получался легкий и прыгучий.

Частенько ходили с ребятами в лес, обычно ближе к вечеру.

Каждый приносил у кого что было. Кто рыбки наловил, кто пару яичек из дому принес, кто морковку или огурцы с грядки, грибов набрали. Так толпой и идем на наше излюбленное место. Разожгли костер, пожарили все это на куске жести, служившем в качестве противня. И, конечно же, картошку в угли зарыли. Сидим, болтаем, пока она печется. А запах-то ноздри щекочет, аж слюнки текут. С трудом дождавшись готовности, доставали ее и, не счищая шкуры, ели прямо с пеплом… Свежесорванную морковь вытер об штанину и в рот. Объедение! И ведь не знали, как живот болит…

Охота на зайцев была излюбленным отдыхом для мужиков, приносившим весьма неплохую прибавку к семейному столу. Для этой цели у отца имелись два ружья, и они вместе с дядей Устимом частенько уходили «на промысел». Вася, когда достаточно подрос, тоже пристрастился к этому делу. Несколько раз пытался охотиться и я, но безуспешно – никого не смог подстрелить, хотя и старался. Да и вообще не нравилось мне подобное занятие. Находишься, устанешь как собака, придешь домой весь грязный и промокший насквозь. Никакого удовольствия.

А вот субботу, обязательный банный день, я ждал с нетерпением. Отец тоже очень любил это дело. Помню, лежит на скамье, а мы с братом его вениками окучиваем. А он все подгоняет: «Давай! Сильнее!! Вот хорошо!!!» Дед как-то раз так запарился, что рубашку вместо кальсон надел. Долго еще потом смеялись мужики над ним.

У деда одна баня была на три дома, а по соседству – запруда. Летом выскочил из парной, в холодной воде поплавал и назад. А зимой просто в снег прыгали. Попарились мужики, потом садятся за стол, по сто грамм выпьют, поужинают хорошо.

Сегодня многие сетуют на чуть ли не тотальный алкоголизм русского народа во все периоды его истории. Кто-то упорно стремится вдолбить эту убогую байку в массовое сознание, вызывая комплекс неполноценности.

Со всей ответственностью могу сказать: подавляющее большинство людей, с которыми мне лично довелось встречаться в детстве и юности, знало меру в употреблении алкогольных напитков. Самым пьющим среди них был один дед, живший недалеко от нас. Его называли Гришка-пьяница. Каждое воскресенье он напивался в стельку, день-другой пластом лежал, отходил, остальное время работал, потом снова… Но это лишь достаточно редкое исключение.

Были такие, как, например, дядя Филипп. Он ведь кузнецом работал, а хороший кузнец – обеспеченный человек, особенно в

селе. Мог позволить себе практически все, что можно было приобрести за деньги. Так вот, он месяц, а то и больше ни капли в рот не брал. Затем за пару дней «пар выпустил» и вновь за работу. Он вояка был, всю первую империалистическую войну прошел, заслужив два Георгиевских креста. Сабля у него с тех времен осталась. Несколько раз, помню, как выпьет, схватит ее и за женой гонится: порублю, мол, в капусту.

Но в основной своей массе не пил народ особо, трудиться же надо. Иначе все – нищета, не успеешь оглянуться. По праздникам, конечно, могли дать жару, но не более того. А сколько их в году-то? Раз, два и обчелся. Тогда ведь дни рождения не отмечали, только престольные праздники да свадьба у кого если случилась. При этом не помню хоть одного пьяного дебоша. Разве что молодежь поцарапает друг друга слегка, из-за девок, конечно. И в Уфе, где мы жили среди заводских рабочих, картина та же самая.

Медовуха в нашем доме была всегда, но употребляли ее также только лишь по особым случаям. Соберутся иногда зимой в нашем доме пять-шесть соседских мужиков, сядут за стол, выпьют, закусят. Потом, закурив, начнут истории всякие рассказывать. Они болтают, а мы лежим на печке, уши навострили и слушаем.

Самогон варили, хоть и строго тогда с этим делом было. Поймают – на первый раз штрафом отделаешься, а на следующий – вплоть до суда. У отца аппарат имелся, он его на сеновале прятал. Но пользовался им редко, в основном водку в магазине покупал при необходимости. И то не больше бутылки.

Что до подростков, то никакой возможности даже понюхать спиртное у них в то время и быть не могло. Даже самый отпетый самогонщик, не говоря уже о продавце в магазине, никогда бы не подумал продать им алкоголь. Отец как-то послал Васю, а ему тогда двенадцать исполнилось, купить пол-литра водки. Брат вернулся домой расстроенным: «Не дали, как ни просил», – говорит. «Правильно сделали! – ответил отец. – Это я, дурак, не подумал»…

Иногда, в летние выходные дни, жители близлежащих хуторов собирались, чтобы потанцевать или просто послушать игру местных музыкантов-любителей, число которых было ненамного меньше, чем самих слушателей. Тогда у многих имелись инструменты – гитары, балалайки и весьма популярные в те годы гармошки, умение хоть немного играть на которых весьма ценилось в молодежной среде. Ни о какой нотной грамоте, конечно, речи не шло, поэтому приходилось всецело полагаться лишь на врожденные слух и чувство ритма. Обычно собирались ребята и перенимали друг у друга, кто что умеет.

Мой старший брат тоже пытался музицировать, но неудачно, поэтому вскоре купленная ему отцом гармошка перешла в мое безраздельное владение. Надо сказать, некоторое время спустя я довольно неплохо научился исполнять на ней любимые односельчанами народные мелодии и стал принимать активное участие в звуковом сопровождении вечерних танцулек, освоив впоследствии азы игры на балалайке. Пару раз даже на свадьбах выступал, чем был весьма горд.

Но главными завсегдатаями подобных мероприятий являлись, конечно же, женихи и невесты, старавшиеся по этому случаю приодеться покрасивше. Именно эти свежие летние вечера соединяли молодых людей, пробуждая в их сердцах взаимную симпатию.

Иногда родители не принимали выбор своих детей и пытались, по мере своих сил, придать их романтическому порыву более приземленное направление. Такие случаи столкновения воли и характеров оканчивались по-разному. Кто-то подчинялся родительскому внушению, иные поступали наперекор.

Невест воровали, было дело. Помню, дядя Сергей со своей будущей женой встречался какое-то время. Красивая пара, нечего сказать. Дело к венцу уже шло, но тут вдруг ее родители заупрямились чего-то и согласия своего на их брак не дали. Брат ее видеться им не давал. Вот и решил дядя Сережа выкрасть свою невесту. Как им удалось сговориться, не знаю, но одной прекрасной ночью он запряг жеребца в нанятую для этого дела пролетку и… Потом всех просто поставили перед фактом, так что пришлось принимать зятя такого, какого дочь выбрала.

Зимой также скучать не приходилось. Почти каждый день начинался снежными баталиями, участие в которых порой принимали даже и взрослые. Затем, разбежавшись на некоторое время по домам, чтобы согреться и пообедать, мы выскакивали на улицу вновь, захватив с собой самостоятельно выструганные лыжи. Изготавливались они тщательно и, между прочим, были не менее прочными, чем фабричные. Лыжные прогулки никогда не надоедали нам, благо деревенский ландшафт позволял огромное разнообразие маршрутов. Естественно, каждый старался быть быстрее остальных, тем самым превращая детскую забаву в настоящее спортивное состязание. Любили мы и катание на импровизированных коньках, представлявших собой деревяшку соответствующей формы, примотанную проволокой к обуви. Особым шиком считалось умение съехать с вершин в изобилии имевшихся в нашей местности горок, покрытых коркой льда.

Но основным развлечением являлась, конечно же, рыбалка. Метрах в пятистах от наших домов протекала небольшая речушка,

в которой в изобилии водились пескари. Отрезал от лошадиного хвоста часть его длинных волос, сложил их по три штуки, скрутил и накрепко привязал один к другому – вот и готова прекрасная леска.

Для крючка искали стальную проволочку. Если найти ее не удавалось, приходилось выпрашивать у мамы шпильку. Заточил ее, затем зазубринки осторожненько выпиливаешь, чтобы рыба не сорвалась.

Удочку в руки – и идешь к берегу. Буквально за пару часов можно было довольно легко ведерко наполнить. Домой приносишь его, на душе радостно: «Вот, я тоже взрослый, не просто так без дела болтаюсь». Мама эту рыбешку к вечеру нажарит, вся семья соберется у стола – ужин вдвойне вкуснее кажется. В той же речушке мы учились плавать, благо глубина позволяла.

Когда подросли, стали ходить на Сим, большую полноценную реку, в которой можно было поймать рыбу посерьезнее. До нее приходилось идти чуть больше двух километров, но разве это расстояние для пацанов? С шутками и смехом веселая ватага под предводительством старших ребят располагалась на берегу, забрасывая удочки или просто купаясь.

Один из таких прекрасных июльских воскресных дней, не предвещавший ничего плохого, окончился ужасной трагедией. На моих глазах утонули трое двоюродных братьев. Миша, самый младший из нас, весело плескавшийся в казалось бы спокойной реке, вдруг закричал и моментально ушел под воду. Петю и Ваню, стремглав бросившихся на помощь, постигла та же судьба.

Вася, мой родной брат, схватил меня за руку и вытащил на берег. Мы тут же изо всех сил понеслись домой, отчаянно призывая кого-нибудь из взрослых. К сожалению, спасти хоть кого-то из ребят было уже невозможно. Всплывавшие в течение пары следующих дней тела выловили рыбаки. Оказалось, в этом месте был обрыв, да еще и сильное течение, справиться с которым не хватило сил. Самому старшему из них исполнилось лишь четырнадцать.

Этот кошмарный день мне никогда не суждено забыть. Буквально в нескольких метрах от меня, девятилетнего мальчишки, пронеслась безжалостная смерть, в одно мгновение оборвав три молодые жизни. В реальность происшедшего просто невозможно было поверить, и порой все это казалось лишь страшным сном, который вот-вот растворится в первых лучах восходящего солнца. С трудом контролируя свои дрожащие ноги, я забрался на печку и всю ночь, не смыкая глаз, проревел, уткнувшись лицом в стену дома…

…С тех пор у меня появился страх перед водой. Хотя, немного повзрослев, я сумел перебороть его и научиться плавать разными стилями, причем весьма неплохо, боязнь глубины осталась со мной навсегда. Я свободно мог держаться на воде в течение часа, но комфортно ощущал себя только будучи твердо уверенным, что в любой момент смогу достать ногами до дна. Поэтому и сейчас плыву только вдоль берега. И даже тысячи часов, проведенных в полетах над морем, так и не смогли избавить меня от этой психологической травмы, полученной в далеком детстве…

Насколько помню, я не слишком выделялся среди сверстников. Отличиться особой активностью в изобретении всякого рода шалостей, так же как и тягой к лидерству, никогда не стремился, наверное, в силу своего более спокойного и рассудительного характера, но и задних, как говорится, тоже не пас.

Как-то раз кто-то из старших ребят подбил нас забраться в соседский сад за яблоками. Своих, конечно, имелось в достатке, но те были особенные – китайские ранетки и еще один сорт, крупные такие, кисло-сладкие, типа семеринки. Соблазн был велик – таких яблок, по-моему, ни у кого в округе не имелось. Я, конечно, понимал, что поступаю неправильно, но аргументы вроде «А тебе что, слабо?!» оказались в тот момент сильнее здравого смысла и воспитания.

Несмотря на все предосторожности, наша компания была почти сразу же обнаружена, едва успев перелезть через забор. Словно стая птиц, испуганная резким движением, мы моментально разлетелись в разные стороны, преследуемые хозяйскими собаками. Никого, естественно, поймать не удалось, но что толку – на хуторах все прекрасно знали друг друга, поэтому сосед, закончив свои текущие домашние дела, неспешно отправился поговорить с нашими отцами о надлежащем воспитании детей.

Причем стоило просто подойти и попросить, он, несомненно, угостил бы нас своими яблоками, но мы как-то стеснялись… да и, казалось, вкус у дареного не такой приятный, как у «добытого» самостоятельно. Так что дело было не в сорванных плодах как таковых, а в принципиальном вопросе бытия – ничего чужого брать без спросу нельзя! В общем, посидели мужики, покурили, родители наши пообещали применить к нам соответствующие воспитательные меры, и все спокойно разошлись по своим домам.

Тем временем я, терзаемый стыдом за совершенный мной нехороший поступок, прятался в лесу. Возвращаться домой ой как не хотелось! Как смотреть в глаза матери, отца или деда… «Они

ведь никогда в жизни… А я… я… пытался…» Даже мысленно было невероятно тяжело произнести безжалостное слово «украсть», исчерпывающим образом характеризовавшее мой проступок.

Кроме того, меня волновал и другой вопрос, гораздо более прозаического свойства: насколько больно бьет отцовский ремень. Характер грядущего возмездия не вызывал никакого сомнения, просто ранее мне «не удавалось» его заслужить.

В этот момент, как никогда ранее, хотелось, чтобы день тянулся как можно медленнее, тем не менее вечер наступил ровно в положенное ему время. Солнце еще не полностью спряталось за горизонт, но в лесу благодаря обилию высоких деревьев стало уже достаточно темно. Вскоре начали кричать совы, голоса их прорезали сгущавшийся над моей головой мрак, воскрешая в памяти ранее слышанные ужасные истории о заблудившихся в этих краях путниках, съеденных лесными хищниками. Сколько правды содержалось в них, до сих пор не знаю, но тогда, будучи не в силах сдерживать свой страх, я стремглав понесся домой.

Отец с невозмутимым спокойствием сидел на лавочке у дома, крутя на пальце орудие неминуемого наказания, один вид которого заставил меня замереть, как вкопанного.

– Иди сюда, – сказал он, – чего стоишь!

Не успел я опомниться, отец как хватил меня ремнем… Один раз врезал, хорошо так, от души… Зато на всю жизнь хватило, наука пошла впрок…

Как и все окрестные жители, мои родители были православными, но назвать их фанатично верующими никаких оснований не имелось. Ко всем жизненным вопросам, включая религиозный, они относились по-крестьянски рассудительно и не впадали в крайности.

Хотя у деда имелись Евангелие, Закон Божий, Жития святых и еще какие-то церковные книги, никого из детей к ним насильно не приобщали. Иногда, бывало, сам подойдешь, попросишь, чтобы почитал. Дедушка никогда не отказывал, степенно надевал очки, брал книгу и сажал меня рядом. От его монотонного, лишенного интонации голоса довольно быстро клонило в сон, так что ничего из прочитанного им в памяти не осталось. Помню лишь приятное тепло дедушкиной руки, лежавшей на моем плече. Наверное, именно ради этого я и обращался к нему с подобными просьбами.

В церковь ходили всей семьей по большим престольным праздникам и иногда по воскресеньям. Это всегда летом было, а чтобы зимой – не могу вспомнить. Вставали рано, отец запрягал лошадь, сажал нас в телегу и вез к месту назначения. Дорога была

весьма неровная, с большим количеством бугорков и впадин, так что пятнадцать километров, которые отделяли наш дом от храма, были нелегким испытанием. Правда, в Кальтовке имелась так называемая обновленная церковь, но родители, верные традициям, обходили ее стороной. Таким же образом поступали все наши родственники и их семьи.

Вначале, конечно, интересно было. Головой по сторонам вертишь, иконы вокруг рассматриваешь. Свечи горят – красиво. И поют здорово, хоть и не совсем понятно. Но выстоять всю службу, подобно часовому на посту № 1, для ребенка было тяжело. Помимо воли начинаешь отвлекаться, думать о чем-то своем. Глаза бессмысленно блуждают по сторонам, и кажется, службе не будет конца…

Пару раз исповедовался. Кладешь голову на Священное Писание, лежащее на специальной подставке, подходит батюшка, накрывает меня своим фартуком, наклоняется ко мне и что-то неразборчиво говорит прямо в ухо. Потом спрашивает: «Грешен?» – «Грешен, батюшка», – отвечаю. Потом причащаешься, такой вкусный кусочек хлеба с вином дают.

Раз в месяц, иногда и чаще, священник ездил по хуторам, развозил святую воду и просфоры. Люди складывали в его повозку кто что мог: яйца, масло и другие продукты. Иногда и просто так приходил, без повода. Заглянет к нам в дом, с отцом посидят, поговорят. Иногда чарочку выпьют. Мать ему всегда курочку даст или кусок копченой свинины, хранившейся на чердаке. Он поблагодарит и едет дальше, к следующему хозяину.

Когда началась коллективизация, религию стали притеснять, батюшку нашего за воротник прихватили. Обновленная церковь работала без перебоев, а старую закрыли, затем открыли вновь. И так несколько раз…

С тех пор как я пошел в школу, в церковь ходить перестал. Через год-другой снял и крестик. Вначале мне удавалось скрывать это от матери, но, как известно, все тайное рано или поздно становится явным. Она, конечно, начала меня воспитывать, но тут вступился отец: «Ничего страшного! Пусть сам решает!» С тех пор я больше никогда крестик не носил. Жена и сын носят, а я… В церковь иногда захожу. Постою, послушаю. Может, и есть Бог, кто его знает…

…Священники, по крайней мере те, которых мне лично доводилось видеть, были весьма умные люди, досконально знающие положения веры, умеющие доходчиво донести их до слушателя и прекрасно подготовленные к ведению дискуссий и споров.

В последнем мне воочию довелось убедиться в поезде

«Ленинград – Москва». В одном купе со мной ехали начальник кафедры политэкономии, работавший в академии, где я в то время учился, и небольшого роста мужичок, окончивший второй курс Ленинградской семинарии.

Естественно, представители столь противоположных мировоззренческих систем сошлись в непримиримом сражении, отстаивая свою точку зрения на фундаментальный вопрос человеческого бытия – есть Бог или его все-таки нет.

Мне оставалось лишь отойти в сторону и наслаждаться этим интеллектуальным противоборством, в результате которого молодой семинарист загнал своего старшего оппонента в такой безвыходный тупик, что тот, будучи не в силах вслух признать свое поражение, вышел из неловкого положения, оправдывая свой отказ от дальнейшего продолжения спора неважным самочувствием и необходимостью выспаться. Меня же поразил широкий кругозор будущего священника, охватывающий передовые направления современной науки.

Перед тем как заснуть, я долго перебирал в голове аргументы обоих спорщиков, но, несмотря на поражение своего преподавателя, так и не смог окончательно решить для себя этот вопрос. Да, в теории эволюции есть слабые места, но это, на мой взгляд, не является абсолютным доказательством существования Бога, тем более Библию-то писали люди, мало ли чего они туда добавили.

С другой стороны, тот факт, что я все-таки уцелел в безжалостной мясорубке войны, выйдя живым из практически безвыходных ситуаций, очень похож на чудо и вполне может быть объяснен волей Божьей. Да и в мирное время критических ситуаций хватало – погодные условия скверные, а посадить самолет надо. Так что, чего греха таить, в такие мгновения вспоминаешь Всевышнего: «Господи! Спаси и сохрани меня, грешного!» Но это про себя, конечно. Вслух нельзя – экипаж услышит, а он должен на все сто процентов верить в своего командира… Правда, сказать, что эти обращения к Богу были вызваны искренней верой в него, я не могу…

В начале 20-х годов практически все сельские жители были малограмотными. В лучшем случае они имели за плечами два класса церковно-приходской школы, где под руководством местного священника научились кое-как читать и писать. Особое внимание уделялось изучению Закона Божьего. Подобное образование получали в основном одни мужчины. Женщины, в отличие от них, вообще не имели никакого, даже расписаться не могли.

Мой отец, помню, получал какие-то газеты, которые после

использования их по прямому назначению шли на самокрутки. Кроме того, сдружившись с начальником почты, он частенько посылал меня к нему, чтобы попросить почитать что-нибудь свеженькое.

…Уже после создания колхозов стали появляться радиоприемники, правда, в очень ограниченных количествах. Один из немногих в районе имелся у нашего соседа, члена ВКП(б), занимавшего должность бригадира. Он никогда не отказывал детворе, желавшей своими глазами увидеть эту загадочную штуку, рассаживал нас на скамье и по очереди одевал каждому наушники. Точно помню, в школе ничего подобного не было и близко…

Надо отдать должное советской власти. Провозгласив одной из своих самых приоритетных целей достижение всеобщей грамотности, она методично и с завидным постоянством стала добиваться этого, используя имевшиеся на тот момент возможности.

В конце 20-х по всей стране начали появляться ликбезы. Не стал исключением и наш район. Женщин собирали в Кальтовке, где присланный из райцентра учитель обучал всех неграмотных чтению и письму. Мама также была среди них.

В школу я пошел не в восемь лет, как положено, а в девять – пришлось подождать, пока Вася закончит учебу и вновь, с утра до вечера, будет помогать отцу работать в поле. Такая же ситуация сложилась во всех хуторских семьях, ведь потянуть одновременное обучение двоих детей было практически невозможно. Поэтому старшие братья, получив начальное образование, возвращались к работе, давая возможность нам, младшим, продолжить обучение.

Праздника, подобного современному Дню знаний, у нас не было. Но и сама потребность в нем отсутствовала, ведь одно лишь сознание того, что ты освоишь грамоту и, вполне возможно, станешь агрономом, фельдшером или трактористом, заставляло детские сердца трепетать от непередаваемого восторга.

Школа имела два отдельных здания. В одном проводились занятия, а в другом жили учителя и женщина, исполнявшая обязанности завхоза, сторожа и уборщицы. Она же отвечала за своевременную подачу звонков. Все остальное, от ежедневной уборки классов до периодической чистки туалетов, осуществляли сами учащиеся.

Ходить в школу мне нравилось. Разбудит мама утром, быстренько покушаешь и бегом на улицу, где еще вчера договорился встретиться с остальными ребятами. Вместе идти веселее. Никаких портфелей тогда не имелось, поэтому тетрадки

складывали в холщовую самодельную сумку, носившуюся на плече.

Зимой, конечно, было очень тяжело. Порой сильнейшие метели яростно бросали в лицо такое дикое количество снежинок, что с трудом удавалось рассмотреть силуэты идущих рядом товарищей, не говоря уже про что-либо более отдаленное. Но пропускать занятия не хотелось настолько сильно, что родителям не удавалось удержать нас дома даже в такую «нелетную» погоду. Когда за ночь сильно заметало дороги, мы обували лапти, а не валенки, которые легко наполнялись снегом.

Количество и квалификация преподавателей, работавших в сельской местности, позволяли проводить обучение до четвертого класса включительно, но и это на первый взгляд скромное достижение было огромным прогрессом в сравнении с двухгодичным образованием наших отцов и дедов. Моей первой учительницей стала Надежда Константиновна, жена начальника почтового отделения, спокойная и справедливая женщина. Вместе со мной училась ее дочь Галя, которая не только не пользовалась никакими поблажками, но, наоборот, мать относилась к ней гораздо строже, чем к остальным.

В третьем классе у нас появился новый преподаватель – Анатолий Куликов, совсем молодой парень, окончивший после десятилетки шестимесячные курсы учителей. Особое внимание при нем стало уделяться занятиям спортом, в особенности футболу, страстным энтузиастом которого он являлся. Под его руководством было размечено игровое поле, поставлены ворота, и закипели жаркие баталии, благо теперь у нас был настоящий футбольный мяч, привезенный из города. Через год Куликова сменила взрослая женщина, имя которой я, к сожалению, не могу вспомнить.

До поры до времени о таком чуде, как кинематограф, нам доводилось только слышать. Да и то со слов тех, кому рассказывал кто-то, в свою очередь сам узнавший о нем от своих знакомых. Поэтому мы вначале просто не поверили своим ушам, когда учителя объявили нам о том, что в ближайшие несколько дней в нашей школе будут показывать фильм.

Окончательно все убедились в реальности происходящего лишь тогда, когда киномеханик начал устанавливать в отведенном для этой цели кабинете свой аппарат. Как нетрудно догадаться, практически все школьники толпились вокруг, стараясь не пропустить ни малейшей детали. Немногим счастливцам удалось даже поучаствовать в процессе подготовки импровизированного кинозала, что еще довольно долго составляло предмет их недюжинной гордости.

И вот наконец настало время сеанса. Ребятишки бесшумно расселись по своим местам, замерев в ожидании волшебства. На натянутом вдоль стены белом полотнище появился заголовок первого фильма. Немые картины, которые комментировал сам киномеханик, были в основном пропагандистского характера: хроника Октябрьской революции, будни социалистических строек, радостные крестьяне, добровольно идущие в колхозы…

Последнее вызвало некоторое недоумение, ведь отрицательное отношение родителей к коллективизации ни для кого не являлось тайной. Но тогда, решив, что в других районах страны люди не разделяют наших понятий о жизни, мы забыли об этом и продолжили просмотр картины, дожидаясь своей очереди крутить динамо-машину…

Впервые о коллективизации в нашем районе заговорили в 28-м, когда в Кальтовку стали присылать агитаторов, пытавшихся убедить крестьян в ее необходимости. Помню, как почти каждый вечер родители, загнав нас на печку, уходили на собрания, эмоционально обсуждая после возвращения услышанное там.

Подавляющее большинство людей, особенно хуторских, были довольны своей жизнью и не имели желания что-либо изменять в ней, тем более столь радикально. Поэтому в речах агитаторов начали появляться угрожающие интонации, а демонстративно лежавший на столе наган служил весомым дополнением к их пламенным призывам.

– Лошадь отдай, корову тоже, свинью, – говорили между собой мужики. – А как жить тогда? Батраком, что ли… Нет, не пойдет!

Вскоре выяснилось, что со всех десяти окрестных хуторов идею коллективизации поддерживают не более пяти хозяев из числа участвовавших в Гражданской войне красноармейцев и местной бедноты. В деревне таковых оказалось несколько больше. Таким образом, стало совершенно ясно, что добровольное создание колхозов в отдельно взятом районе обречено на провал.

Интересно отметить, что среди убежденных противников коллективизации хватало и тех, кого по всем признакам можно было отнести к беднякам. И хозяйство порой слова доброго не стоит, и дом – не дом, а хатенка какая-то жалкая. Казалось, сам бог велел соглашаться, а нет, не хочет. Изо всех сил сопротивляется: «Какое-никакое, а свое!»

…В наши дни весьма распространено мнение, что колхозы активно поддержали только лодыри да завистники, совершенно справедливо прозябавшие в бедности исключительно по причине собственной лени и неспособности к систематическому производительному труду, люди, которые могли много и красиво

говорить о прекрасном светлом будущем, не желая пошевелить даже пальцем, чтобы хоть на мгновение приблизить его, усмотревшие в новой форме ведения хозяйства прекрасную возможность паразитировать за счет остальных.

Но это лишь весьма поверхностное суждение, далекое от реальной жизни, гораздо более сложной, чем примитивная формула, бездумно повторяемая теми, кто не хочет утруждать себя попытками досконально разобраться в причинах того или иного положения вещей. Бесспорно, все ленивые крестьяне неизбежно становятся бедняками, но из этого утверждения никоим образом не следует, что в бедности пребывают только нерадивые хозяева.

Здесь необходимо еще раз подчеркнуть: крестьянский двор является весьма сложной многоуровневой системой, каждый элемент которой неразрывно связан со всеми остальными. Выбей какое-то звено из этой цепочки, и вся она довольно быстро и, к сожалению, безвозвратно разрушится.

Вот, например, здоровье. Нет его – и все, пиши пропало. Как бы жестоко это ни звучало, но в деревне больной человек просто физически не сможет удержаться на плаву, ведь работать здесь необходимо с предельным напряжением всех сил. Кроме того, нельзя не учитывать такие факторы, как засухи, неурожаи и болезни, поражающие рабочий скот. Но главной причиной массового обнищания селян являлась упомянутая выше аграрная перенаселенность страны. Так что потерять все можно было практически мгновенно, а вот хотя бы частично восстановить… Разве что если очень сильно повезет.

Бедность переходила по наследству от отцов к детям. Вот у нас сосед был, любитель выпивки. У него и так ничего не было, а тут трое сыновей поженились, отделять надо. Одному домик слепили из части сарая, другой где-то сруб купил плохонький, перевез и поставил… Чтобы хоть как-то прокормиться, хозяйство надо иметь – плодородную землю, лошадь обязательно, к ней – телегу и прочие причиндалы, корову, поросят, овец, кур, участок для выпаса скота. А где взять все это? В батраках много не заработаешь, значит, надо уезжать куда-то. Молодым еще можно было устроиться учеником на заводе, чтобы пару лет спустя получить начальную квалификацию…

У бедных обычно и земля плохая. Купить ее на выселках – денег нет. Оставалась общинная земля, передел которой производился периодически, с учетом количества едоков. Но здесь тоже были свои подводные камни. Пять гектаров одного хозяина могли радикально отличаться от тех же пяти гектаров другого, включавших трудно поддающиеся обработке глубокие

овраги и порой даже болото. Здесь все обычно решала жеребьевка, но нечистые на руку люди из числа зажиточных селян всеми правдами и неправдами прибирали к рукам самые лакомые участки…

Через пару лет, когда стало совершенно ясно, что добровольное создание колхозов провалилось, началась принудительная коллективизация. Отец считался середняком, поэтому нашу семью не тронули. А вот деду не повезло, богатым его признали. Мельница у него была ветряная, которую он построил своими руками. Еще несколько лет назад со всех хуторов свозили к нему зерно на помол, платя соответствующее вознаграждение. Но когда в Кальтовке поставили мельницу с дизельным приводом, даже сам дед стал пользоваться ее услугами, оставив свою простаивать без дела. Постепенно она пришла в негодность.

Имелись у него две рабочие лошади и племенной жеребец, три коровы, овцы и более мелкая живность. При таких исходных данных деда можно было зачислить как в кулаки, так и в середняки, хоть и с большой натяжкой. Все целиком и полностью зависело от субъективного мнения комиссии.

Судьбу решил случай. Очень уж приглянулся руководству свежеорганизованного колхоза дедушкин черный жеребец, статный и здоровый. Еще бы, ведь к нему постоянно приводили кобыл для оплодотворения, само собой разумеется, небезвозмездно. Председатель потребовал отвести его в общую конюшню. Дед, отказавшись сделать это, взял да и продал коня… Сильно обиделся тогда председатель – забрали у деда все, что было: и дом, и скотину… Словом, выгнали на улицу, а дальше – как хочешь. Бабушка умерла как раз в это самое время, дед перешел к нам, а дяде Сереже и его жене с ребенком оборудовали под жилье бывшую баню.

У дяди Устима отбирать было нечего, разве что хромую лошадь, да и ту украли в городе. Поехал в Уфу на маслозавод, решив переночевать у знакомых. Утром встал – нет ее. А в деревне без лошади – бедней некуда… Домой вернулся весь поникший такой, раздавленный. Поле-то надо обрабатывать, чтобы своих четверых детей прокормить.

Насколько я помню, его даже середняком тяжело было назвать, домик маленький, без сеней-пристройки, двери сразу на улицу открывались; дети голые-босые, единственные галоши на всех; коровка, пара овец да поросята… Тем не менее и над ним нависла угроза из-за «кулацких» корней жены. Не желая искушать судьбу, дядя Устим вступил в колхоз, сохранив при этом практически все свое хозяйство.

…Вскоре он стал главным пчеловодом, поскольку был одним из лучших специалистов в этом вопросе. Пацаном я бегал на его пасеку. Что интересно, дядя Устим никогда не надевал сетку, когда работал возле ульев. Она лишь стесняла движения и мешала обзору, ведь пчелы его совершенно не кусали, признавали, наверное. Садились на руки, ползали по ним. Он аккуратно смахнет их и продолжает заниматься своим делом. А меня пару раз куснут обязательно.

– А ты руками не маши, – с улыбкой говорит дядя, – стой спокойно!

Но у меня все равно не получалось заставить себя не дергаться, чувствуя, как ползут под рубаху жужжащие насекомые.

Возле ульев работали в основном одни женщины. Оказывается, пчелы, как и собаки, не любят запах спиртного и, едва учуяв его, начинают беспокойно носиться вокруг улья и жалить. Поскольку мужики, бывало, могли выпить, дядя не брал их к себе в подчинение.

Тем более для изготовления пользовавшейся большим спросом медовухи на пасеке имелись все возможности. Делали ее из отходов, получившихся в результате прокачки меда, в которые добавляли кипяток, хмель, дрожжи или закваску, после чего оставляли для брожения. Сильная штука, пару кружек принял – и готов. Причем чувствуешь себя вполне нормально, а встать не можешь…

Дядя Филипп, единственный кузнец на всю округу, сопротивлялся до последней возможности и вступил в колхоз в самый последний момент, где и продолжил работу по специальности.

Конечно, были и настоящие «кулаки», имевшие до пятидесяти гектаров земли, около пяти лошадей и десятка коров. Некоторые владели мельницами с механическими движками и даже небольшими заводиками. С ними поступили жестоко и беспощадно. Оказавших «злостное сопротивление» согнали на станцию, посадили в грузовые вагоны и отправили на Север, куда-то в район Белого моря. Остальных вывезли в район Белорецка и, выгрузив практически на пустой местности, бросили на произвол судьбы. Ладно бы весной, за лето еще что-то можно было бы предпринять для спасения. Так нет же, первую партию вывезли осенью, а вторую – зимой. Погибли люди от голода и холода, едва ли кто уцелел. Некоторых из них я знал лично….

Оставшихся хуторян начали постепенно переселять в ближайшие села. В общем, резали по живому… Ситуация более-менее нормализовалась только к 1940 году…

Нужно ли было проводить коллективизацию в принципе?

Думаю, да. Ведь индустриализация требовала огромного количества рабочих рук. Где их взять? Только из деревни, где до революции проживало около восьмидесяти пяти процентов всего населения России. Вопрос в том, чтобы это сделать с максимальной эффективностью и минимальными потерями…

Но, как часто происходит, даже самую прекрасную и прогрессивную идею можно совершенно испохабить непродуманной реализацией. В результате, может быть, удастся получить кратковременный успех, который в весьма недалеком будущем может обернуться пирровой победой.

Вот, например, кадровый вопрос. Подавляющее большинство «крепких хозяев» являлись противниками коллективизации, следовательно, никто из них даже гипотетически не мог возглавить зарождающиеся колхозы. Поэтому председателя и других начальников присылали извне, то есть из райкома. Энергичные люди, прекрасно подготовленные в качестве агитаторов, всецело преданные советской власти, они имели какое-то представление о сельском хозяйстве, правда, порой весьма поверхностное. Соответствующим образом формировалась вся вертикаль власти. Бригадиров назначал председатель из числа местных активистов. Насколько я помню, большинство из них дома и палец о палец не ударяли…

Еще одним слабым звеном было практически полное отсутствие должного материального обеспечения. Вот, собрали десятки лошадей и коров, а помещений для их содержания не подготовили. Реквизированные у «кулаков» сараи могли вместить не более пяти животных. Правда, некоторое время спустя построили коровники и конюшни. Но тут возникла другая проблема – от хутора до них пять километров, весьма приличное расстояние. Назначили тебя работать на лошади – беги за ней на ферму. Туда-обратно, часа два потеряно. Но это еще полбеды. Бывало и так – взял лошадь, вернулся за телегой, а ее уже кто-то другой увез…

Инструментов катастрофически не хватало, особенно металлических плугов и борон. До объединения большинство селян пользовались деревянными, весьма недолговечными, – пока свой клочок земли обработал, они уже разваливались. После объединения долго говорили о необходимости изготовления железных, тем более квалифицированный кузнец в колхозе имелся. Но материал так и не появился. Или вот выделили одну жатку на всю бригаду. Двое мужиков работают на ней, а остальным что делать? Сидеть и курить. Больше нечего.

С молотилками – та же самая проблема. Их, отобранных у «кулаков», имелась всего пара штук на весь колхоз…

Даже питание работавших вдали от дома селян толком организовать не удалось – полевых кухонь, вроде солдатских, совсем не было. Взяли обычный котел, в котором раньше хозяин похлебку для свиней варил, отмыли и стали варить в нем пищу для людей. Пока довезут к месту назначения, она уже холодная. Кусочек хлеба дадут, иногда с салом. Отсюда и настроение соответствующее, и низкая производительность…

Некоторое время спустя появились первые трактора с большими задними колесами, купленные, по-моему, в Америке. На них возлагались большие надежды, но реальность оказалась не столь благоприятной.

Во-первых, их было всего четыре штуки на весь район, поэтому, чтобы перейти с одного поля на другое, требовались часы. Да и топлива он жрал прилично, от Кальтовки до места работы добрался – шести литров как не бывало. Поработал немного и встал. Надо бежать, просить, чтобы бочку с керосином подвезли. Но сразу заливать его в бак, находившийся прямо над двигателем, было нельзя – пожар мог возникнуть моментально. Вот и приходилось ждать, пока остынет мотор.

Во-вторых, плуг, который тащил за собой этот трактор, имел всего два лемеха, и поэтому «железный конь» был не эффективнее, чем пара лошадей. Зато ухода и присмотра требовал гораздо больше. И проходимость хуже – задние колеса крутятся, передние проваливаются. Словом, толку от него было мало. Более совершенные трактора производства Челябинского, Харьковского и Сталинградского заводов появились несколько позже.

Но все вышеперечисленное отступает на второй план перед самым существенным просчетом – совершенно не была учтена психология сельского жителя, воспитанного как ХОЗЯИН своей земли. Не смог разглядеть он в зовущих к светлому будущему страны лозунгах СВОЕГО личного светлого будущего, не воспринял пустые для него слова о повышении производительности труда и других высоких материях.

Зато предельно ясно было другое – имел мужик свое хозяйство, и нет его теперь. Гоняют его, как раньше батрака. Сегодня пойдешь пахать, завтра – молотить… И пропал интерес к работе даже у самых трудолюбивых. Берег мужик свою телегу, осенью смазывал, смотрел колеса, ремонтировал зимой, при необходимости отдавал кузнецу перетяжку сделать. Стала она колхозной… И все. Развалилась вскоре без присмотра. А заставить людей следить за ней должным образом было ой как трудно. Выслушает, головой покивает, а до дела так руки и не доходят. Не мое – не жалко.

Не везде получилось и создание коллективов как общности людей, объединенных определенной целью. В отличие от деревни, где домики располагались весьма кучно, на хуторах дело это продвигалось весьма медленно – не привыкли хуторяне к столь тесному сотрудничеству. Одно дело – всем миром жилье строить, а другое – сообща в поле работать. Мало того, и спланировано все было как-то непродуманно, исходя из сиюминутных потребностей. Сегодня человек на одно поле идет, а завтра – совсем на другое. Думаю, гораздо эффективнее трудились бы не наскоро организованные бригады, а семьи, за которыми закреплялся бы определенный фронт работ.

Как следствие, исчезли инициатива и заинтересованность в результате своей деятельности. К примеру, должен трактор приехать, а нет его. Бригадир на коня вскочил – и к председателю, узнать, в чем причина задержки. Народ сидит, ждет…

Неудивительно, что проведенная таким образом коллективизация породила огромное количество недовольных. Не было, наверное, ни одной крестьянской семьи, так или иначе не пострадавшей в ее процессе. В душе каждого сельского труженика тяжелым осадком накопились горечь и непонимание. Как? За что? Почему? Ведь говорили же: «Земля – крестьянам»…

…Вряд ли существенно ошибусь, утверждая, что большинство молодых ребят моего поколения, от учащегося ФЗУ до курсанта летного училища, являлись выходцами из деревни. Многие из нас имели причины ненавидеть советскую власть, столь жестоко и несправедливо поступившую с их родными.

Тем не менее когда началась война, стремление поскорее попасть на фронт было основным жизнеопределяющим мотивом для людей всех возрастов и родов занятий. Лично видел искреннюю неподдельную печаль в глазах совсем юных мальчишек из Бузулука, сбежавших из дому воевать с фашистами. Пацаны были задержаны кордонами НКВД почти у самой линии фронта и возвращены родителям. По моим впечатлениям, старавшихся всеми правдами и неправдами отсидеться в тылу было совсем немного, а те, кто по разным причинам был вынужден остаться, самоотверженно трудились на заводах и фабриках, приближая нашу общую Победу…

Несколько следующих лет родителям все же удавалось уклоняться от вступления в колхоз. Правда, приходилось отдавать государству намного больше, чем прежде. Несмотря на плохие урожаи 30-го, 31-го и 32-го годов, никаких поблажек селянам предоставлено не было, и отец сдал абсолютно все требуемое. То немногое, что осталось, с трудом обеспечивало необходимое

пропитание семьи. Кое-что было припасено и для посева: пшеница, рожь, ячмень, овес.

Но осенью 32-го, почти сразу после сбора урожая, из города как саранча налетели бригады активистов-продзаготовщиков и начали отбирать у несчастных крестьян их и без того скудные запасы, совершенно не заботясь о том, что обрекают людей на голодную смерть. Методично и бездушно, не обращая внимания на бившихся у своих ног плачущих женщин, «экспроприаторы» обшаривали наши дома от подвалов до чердаков, безжалостно выгребая все, что только смогли найти…

Совершенно не имело никакого значения, выполнил ли ты план по госпоставкам или нет, поэтому у меня создалось впечатление, что эти «заготовки» являлись не принудительным изъятием излишков, а самым настоящим беспредельным грабежом.

Никакими словами невозможно передать глубину отчаяния, в которую были низвергнуты еще совсем недавно более-менее благополучные крестьяне. Раздавленные неожиданно свалившейся на них бедой, они отчаянно пытались найти выход из бесконечного лабиринта неразрешимых вопросов. Как пережить надвигавшуюся зиму и при этом сохранить скотину? Чем кормиться летом, если уже пора сеять озимые, а сеять нечего? А что делать весной…

Наступило самое ужасное время, которое мне довелось пережить. Чувство голода постоянно преследовало меня, не давая забыть о себе ни на мгновение. Найти что-нибудь съедобное, чтобы хоть как-то подкрепить жизненные силы организма, стало целью и смыслом всего существования. Тем не менее школу мы посещали почти без пропусков, а до нее полтора километра, расстояние приличное для оголодавших детей. Иногда, бывало, настроения никакого, наваливается апатия и равнодушие ко всему. Но соберешь волю в кулак, стряхнешь с себя оцепенение и – на занятия.

Никогда, ни до, ни после этих событий, мне не доводилось видеть свою маму такой подавленной и печальной. Каждое утро, с глазами, опухшими от слез, она поштучно делила на завтрак гнилые картофелины, по две каждому, оставляя себе лишь половину. В такие моменты я забывал даже о своем пустом желудке, от всей души жалея измученную маму, молчаливое и от этого еще более красноречивое отчаяние которой разрывало сердце на куски, и был готов на все, чтобы вновь увидеть на ее родном осунувшемся лице хотя бы слабое подобие улыбки. Мы с братом пытались поделиться с ней, но всегда встречали ласковый, но уверенный отказ…

…Гораздо позже, когда сам стал отцом, я понял: ее слезы были не отчаянием доведенного до крайности голодного человека, а нестерпимой болью материнского сердца, терзаемого сознанием собственного бессилия спасти своих медленно угасающих детей…

Некогда веселые и жизнерадостные люди стали постепенно превращаться в высохшие скелеты. Зимой начали умирать самые слабые – дети и старики. Мороз быстро проникал под ветхую одежонку, неотвратимо приближая и без того близкий конец. К весне на хуторах недосчитались всего нескольких человек, что в создавшейся ситуации можно рассматривать как большое счастье, а вот в деревне, говорили, смертей было много. В нашей семье, слава богу, обошлось без них.

Выживали кто как мог. Начали с того, что перевеяли мякину, не давая пропасть ни зернышку. Отец, наверное, заранее узнал о нависшей над нами опасности и поэтому успел организовать в лесу тайник и закопать в нем пару мешков зерна. Когда становилось совсем туго, они с Васей поздней ночью отправлялись туда, возвращаясь не с пустыми руками. Принесенное зерно сначала просушивали на печи, а затем перемалывали, разбавляя «желудями, лебедой и прочей ерундой». Утром из этой муки делали лепешки или хлеб. Но использовать лесные запасы для пропитания было категорически нельзя – их едва хватало для осеннего и весеннего посевов.

…Недостаток зерна существенно сократился, когда дядя Филипп, работавший в колхозе кузнецом, смог выделить отцу два мешка пшеницы, полученных за трудодни…

В самые тяжелые дни нас, можно сказать, спасли желуди. Они очень питательные, не зря свиньи их любят, кушают за милую душу, аж хруст идет. Еще до наступления зимы мы всей семьей собирали желуди в мешки, просушивали, а затем, прожарив в печке на противне, мололи на жерновах. Получившуюся таким образом муку прятали на чердаке.

Даже выпавший зимой снег не стал помехой. Раскопаешь его, отгребешь в сторону опавшие осенью листья, обязательно найдешь желудь, спрятавшийся под ними. Хоть и мало их оставалось, но все-таки… Что получше, оставляли себе, похуже – поросенку. Скотину берегли, ведь без нее никак нельзя.

Спасение пришло весной, когда появились первые травы и все пацаны перешли на подножный корм. Мы знали, что можно кушать, и постоянно бегали на луга в поисках съедобных корней дикого лука и других растений, которые тут же, едва выдернув из земли, отправляли в рот. Удивительно то, что живот после этого не подавал никаких признаков болезни.

Летом стало еще легче. В лесу появились грибы и ягоды: земляника, клубника, черемуха, ежевика. Наполнил корзины, рыбу наловил – домой все это несешь, родителям. Ну и себя не обидишь, конечно. Черемуха у нас крупная росла, наешься ее, весь рот черный был. Если повезет, удавалось еще и яичко украсть из маминых запасов.

Однажды, блуждая по лесу в поисках чего-нибудь съедобного, мне посчастливилось найти в овраге прекрасные кусты малины, сплошь усеянные крупными ягодами. Вне себя от счастья, я бросился к ним и уже было приступил к наполнению посудины, данной мне матерью, попутно утоляя постоянно преследовавшее меня чувство голода…

Раздавшийся внезапно резкий хруст грубо ломаемых веток заставил меня поднять голову и осмотреться. Сквозь промежутки между листьями я увидел огромного медведя, объедавшего малиновый куст прямо напротив меня… Наверное, он не заметил замершего в ужасе мальчугана, поскольку всецело был занят своим делом. Внутри все похолодело, ноги стали ватными, кровь бешено стучала в виски. Впервые смерть оказалась столь близко…

Не знаю, сколько простоял в оцепенении, но, как только способность управлять своим телом вернулась ко мне, я стрелой понесся домой, крича изо всех сил.

– Там, в овраге… медведь… – сбивчиво рассказал я отцу, глотая слезы.

– Пойдем, – спокойно ответил он, не поверив моему рассказу, – посмотрим.

Мне очень не хотелось возвращаться назад, но присутствие отца придавало храбрости. Брошенная при поспешном отступлении посудина лежала на своем месте. Следы пребывания косолапого великана находились там, где должны были быть, – с другой стороны малинника. Вероятно, он, испугавшись моего резкого крика, тоже ретировался восвояси.

– Вот так встретились два Михаила… – прокомментировал отец. Это был единственный медведь, виденный мною своими глазами.

Осенью 33-го отец, принципиально не желавший вступать в колхоз, воспользовавшись советом знакомых мужиков, плюнул на все и подался на заработки в Уфу, где тогда не хватало извозчиков. Дрова развозил по городу, когда баржи разгружали, мешки доставлял на крупозавод, словом, свободного времени совершенно не было. Иногда на выходные приезжал к нам на денек-другой.

Поначалу отец снимал угол у одного мужика, пристроив свои лошадь и телегу у него во дворе. К лету следующего года ему

удалось заработать достаточную сумму, чтобы вдвоем с шурином приобрести дом, в который они сразу же перевезли свои семьи. Наш дом отец оставил дяде Сергею, не имевшему хоть сколько-нибудь приемлемого жилья, естественно, безвозмездно.

Расставаться с привычной деревенской жизнью, где все стало близким и понятным, было немного грустно. Некоторые опасения вызывала неизвестность, ожидавшая впереди. Но, несмотря на это, переезд воспринимался мною с оптимизмом. Хоть угроза голодной смерти уже миновала, никто не мог чувствовать себя в безопасности от повторения только что пережитого кошмара – приблизительно так рассуждали в тот момент мои родители, и у меня не было никаких причин сомневаться в их правоте.

Кроме того, сердце подсказывало мне, что происходит не банальная смена места жительства, а одно из тех важнейших событий, которые определяют всю дальнейшую судьбу. И я был прекрасно подготовлен к этому. Строгая деревенская жизнь с ее суровыми испытаниями закалила мой характер, научив преодолевать любые трудности, не опуская руки при очередной неудаче.

Уфа

Так называемая Старая Уфа, находившаяся на окраине города, была районом, где в основном жили заводские рабочие и приезжие из окрестных сел, согнанные, подобно нам, с насиженных мест коллективизацией и последовавшим за ней безжалостным голодом 1932-1933 годов. Рубленые пятистенные домики, словно спрятанные среди зелени садов, своим внешним видом и внутренним содержанием практически не отличались от деревенских.

В одном из них, расположенном на улице Нечаева, поселились наши две семьи – мои родители с четырьмя детьми и сестра отца со своим мужем и двумя ребятишками. Кроме того, с нами перебрался в город и дедушка Григорий. Жили, как говорится, в тесноте, да не в обиде. Нам со старшим братом отгородили угол комнаты, а родители вместе с младшими сестренкой Серафимой и братиком Петей спали отдельно. Мужчины чуть свет уходили на работу, а женщины готовили еду на общей кухне…

Жизнь нашу тяжело было назвать богатой, но мы и не требовали от нее большего. Ведь семье уже совершенно не угрожал голод, черной тенью преследовавший полтора мучительно долгих года, и одно только это делало нас счастливыми. Но, чтобы приобрести необходимые продукты питания, приходилось иногда даже ночи напролет, сменяя друг друга, выстаивать в очередях у магазинов. А утром, передав вахту матери, наскоро позавтракав и схватив сумку с тетрадками, я бежал в школу.

Весомым подспорьем была корова, перевезенная в город. Жила она вместе с лошадью в сарае, построенном отцом из разобранного и переправленного по реке на плоту деревенского амбара. Что интересно, прокормить животных в городе оказалось гораздо проще, чем в деревне. Пошел на базар, купил два воза сена – и никаких проблем. Да и для выпаса тоже имелось подходящее место. Так что мама еще довольно долго торговала молоком, которое я помогал ей носить по утрам на рынок.

Через пару лет шурин выкупил занимаемую нами жилплощадь, и отец, прибавив к этой сумме заработанные деньги, смог приобрести находившийся неподалеку, на улице Льва Толстого, старенький одноэтажный дом. Сарай с коровой, лошадью и поросенком был перевезен на новое место.

Видно, так уж устроен сельский житель, что, даже сменив прописку на городскую, все равно тоскует о земле, поэтому любой

ее клочок, оказавшийся в его владении, будет тут же использован по назначению. Небольшой участок земли около дома давал к нашему столу огурцы, помидоры, яблоки и алычу. А в находившейся достаточно близко реке можно было примерно за час, не особенно напрягаясь, наловить ведро рыбы.

Вскоре отец продал свою стареющую лошадь и пошел грузчиком на крупозавод. Надеяться на более квалифицированную работу ему, к сожалению, не приходилось. Все знания и умения, накопленные за долгую и многотрудную крестьянскую жизнь, имели ценность лишь в родной деревне. Встать к станку не позволял возраст, ведь при отсутствии необходимых навыков можно было устроиться лишь учеником рабочего. Так что здесь, в городе, оказались востребованными лишь его сильные руки.

Оплата грузчика была сдельная, учитывался буквально каждый перенесенный мешок. Поэтому на первых порах до предела измотанный отец, возвращаясь домой после тяжелого рабочего дня, в изнеможении падал на стул и говорил, что трудиться в колхозе гораздо легче. Но затем постепенно привык, втянулся. Почти перед самой войной он перешел в охрану на том же самом заводе.

После переезда в город дед практически остался без работы, что претило его деятельной натуре. Устроиться хоть куда-нибудь не получилось – определенной специальности он не имел, а физическая сила была уже далеко не та. Жил он с нами и охотно брался за любые домашние дела, особенно когда требовалось смастерить что-то довольно замысловатое. Частенько навещал двух других своих дочек, также живших в Уфе, и иногда, заигравшись с внуками, оставался у них на ночевку.

Хотя здоровье все чаще и чаще давало сбои, дедушка никак не хотел обращаться к врачам и активно возражал против любой попытки уговорить себя на это. На все болезни у него было одно лечение – уголь из печки, размешанный в стакане самогона. Выпил, минут двадцать полежал, встал и бодро произнес: «Все прошло!» Теперь я думаю, что таким образом он просто успокаивал нас…

Умер дед в 39-м. Проболел около недели, потом совсем слег и однажды утром сказал отцу, собиравшемуся на работу: «Все, Федор. Давай прощаться…» В этот момент никто всерьез не поверил его словам, показавшимся нам минутной слабостью уставшего бороться с болезнью человека. Мы верили, что закаленный суровыми жизненными испытаниями организм победит и в этот раз… К обеду дедушкино сердце перестало биться…

Едва дотянув до четырех, умер мой маленький братишка. Петю почти сразу после переезда начали мучить боли в желудке. Что только ни делала мама, хватаясь за любую надежду, объездила всех окрестных врачей и народных целителей, но все оказалось напрасно…

Вася сразу же после переезда устроился учеником на участке вулканизации колес автопредприятия, а я продолжил учебу, поступив в пятый класс средней школы № 6, добротное дореволюционное здание которой с его просторными светлыми коридорами ошеломило меня своими размерами и привело в неописуемый восторг. Но где-то через пару лет в стенах появились трещины, просела крыша, и нас в полном составе перевели в находившуюся практически рядом школу № 40. В результате такого уплотнения учеников оказалось слишком много, а классных кабинетов – слишком мало, поэтому занятия велись в три смены.

В то время стране катастрофически не хватало квалифицированной рабочей силы, поэтому 6-ю школу после капитального ремонта передали сталелитейному заводу для размещения там ФЗУ. А нам пришлось ждать аж до 38-го года, когда старшие классы перевели в только что построенную трехэтажную школу № 19.

Поначалу я, четырнадцатилетний деревенский парнишка, ощущал себя в городе не в своей тарелке. Казалось, все вокруг было чужим и непонятным, иная обстановка, другие ребята со своими понятиями о жизни, дружбе и многом другом. Меня, как и любого новичка, словно пробовали на прочность, пытаясь подчинить своей воле. Выручило то, что в город я приехал уже достаточно взрослым и сформировавшимся человеком. Поэтому вскоре, поняв, что Мишка тоже не лыком шит и может в случае необходимости дать отпор, местные пацаны прониклись ко мне некоторым уважением и перестали задираться.

Были среди них, конечно, и любители забраться в чужой сад, а то и украсть что-нибудь более существенное. Поблизости от нашего дома жила семья, в которой двое из трех сыновей «промышляли» в трамваях и автобусах. Остро заточенная по окружности серебряная монетка, зажатая между тонких длинных пальцев, ловко и незаметно вспарывала сумки и карманы зазевавшихся горожан, принося своему владельцу «легкие деньги». Один из них очень любил похвастаться этим «умением» перед младшими ребятами, изо всех сил стараясь подчеркнуть собственную значимость в «блатном» мире.

– Вот так-то! Это вам не спину гнуть на «хозяина», – самодовольно улыбался он, красочно расписывая все прелести

воровской «романтики». Сколько правды содержалось в его рассказах, понять было невозможно. К счастью, большинство ребят имели совсем другие жизненные ценности, стараясь в дальнейшем избегать общения с ним. Правда, к чести тогдашней милиции надо сказать, что подобные шалопаи на воле долго не задерживались, периодически отправляясь на перевоспитание в соответствующие исправительные заведения…

Однажды я тоже оказался жертвой карманника. Брат купил мне наливную чернильную ручку, в то время такие как раз только-только появились и быстро стали очень модной вещью. Меня просто распирало желание похвастаться, тем более ручка была не наша, а импортная. Поэтому, собираясь в кино, я положил ее в карман рубашки, пристегнув к нему зажимом, чтобы не потерять. Во время сеанса ручка еще находилась на своем месте, но когда, выйдя из зала, мне в очередной раз захотелось полюбоваться ею… Обидно было до слез…

Отстоять себя от чуждых мне влияний и поползновений оказалось далеко не самой сложной задачей, которую мне предстояло решить для того, чтобы полностью адаптироваться к городской жизни. Перестраиваться на другой лад пришлось практически во всем, начиная с одежды. Ведь носили в деревне что придется. Например, сапоги и курточка, сделанные старшему брату, перешли по наследству ко мне. И так было практически во всех семьях: ничего не выбрасывалось, все носилось, пока не расползалось на кусочки. Мои привычные к лаптям ноги не сразу адаптировались к туфлям и ботинкам, в которые были обуты городские ребята. Да и простая грубая рубаха здесь тоже не котировалась, требовалось надевать что-то получше.

Лишь только начались занятия, я обнаружил, что знания, полученные мной в сельской школе, оказались совершенно недостаточными для полноценного усвоения программы городской. Особенно плохо дело обстояло с литературой. Да и неудивительно – книг-то особо в деревне и не было. Разве что Евангелие, Псалтырь да Жития святых, которые дед читал нам вслух, пока мы не засыпали, убаюканные его монотонным голосом. Изредка попадались журналы, привозимые из города и передававшиеся от семьи к семье.

В Уфе все обстояло совсем по-другому. Заходишь даже в школьную библиотеку – глаза разбегаются. Стеллажи рядами стоят, возвышаясь до самого потолка. И книги можно найти на любой вкус, от учебных до приключенческих. А уже если в городскую попал, так там вообще заблудиться можно было…

– Слишком медленно читаешь! Как поп! – говорила Зоя Александровна Субботина, учительница русского языка и

литературы, под дружный смех одноклассников. Приходилось стараться изо всех сил, шепотом повторяя про себя наиболее сложные фразеологические обороты. Немало трудностей пришлось преодолеть и для того, чтобы сделать свой почерк более понятным.

…Честно сказать, городские ребята были более развитыми и могли, довольно быстро завладев вниманием слушателей, доходчиво и интересно рассказать какую-либо историю или байку. Но упорства и трудолюбия нам, сельским, было не занимать, поэтому некоторое время спустя их преимущество начало понемногу исчезать. Все реже и реже доводилось мне слышать обидное слово «деревенщина»…

Ученик школы № 19 г. Уфы Миша Шишков. 1938 г. Тогда я еще даже не мог вообразить, что моя детская мечта вскоре станет реальностью…

Немного лучше у меня было с естественными науками, еще

легче давалась математика, а география шла совсем хорошо. Кроме того, приходилось уделять внимание обязательным в то время общественно-политическим занятиям с непременным изучением Конституции и избранных произведений теоретиков марксизма-ленинизма. В старших классах начались уроки военной подготовки, на которых мы изучали устройство винтовки Мосина, пулемета «максим» и появившегося затем пулемета Дегтярева. Военрук рассказывал о сражениях в Испании, о Хасане и Халхин-Голе. Не любили мы только учителя немецкого языка. Бывало, даже сбегали с его уроков. По дурости, конечно…

…Уже после войны, занимаясь с 46-го на курсах в Риге, я изучал английский, и, между прочим, весьма успешно. Затем уехал служить на Север, а там уже было не до него. Позже, когда учился в академии, – опять английский. За три года так натренировался, даже пятерку на экзамене получил. Пришлось изрядно постараться, ведь наша преподаватель, пожилая полная женщина, жена царского адмирала, в совершенстве владевшая еще и французским языком, была очень требовательной и строгой. А дальше – опять та же картина: поначалу немного занимался по учебникам, а потом… Да и по работе не нужно оказалось. Так что не сложилось у меня с иностранными языками…

К сожалению, в памяти сохранились имена лишь двух моих школьных учителей: классного руководителя Натальи Капитоновны, преподававшей математику, и упомянутой выше Зои Александровны. Тем не менее могу с абсолютной уверенностью утверждать: все они были очень культурными и образованными людьми, всем сердцем преданными своему делу.

Строгие, но справедливые по отношению к нам, они давали себе еще меньше поблажек, считая каждую неудовлетворительную оценку ученика своей личной недоработкой. Поэтому, не жалея времени, нередко задерживались допоздна, терпеливо разъясняя нам непонятные темы школьной программы.

Наши учителя искренне интересовались, чем мы живем и к чему стремимся. Наталья Капитоновна ходила по домам пообщаться с родителями, причем не только в случае какого-то проступка своего ученика, а чтобы почувствовать атмосферу его семьи и найти к каждому из нас правильный подход.

Несмотря на свои мизерные оклады, учителя следили за своей внешностью и всегда выглядели безупречно – профессия обязывает ко многому. Как им это удавалось, до сих пор не могу понять…

Естественно, такие люди внушают неподдельное уважение

молодым ребятам, нуждающимся в достойных подражания примерах, способных дать верное направление кипучей энергии юности. Учитель был для нас непререкаемым авторитетом. Даже самый отпетый хулиган и забияка моментально терял свою напускную удаль и, скромно опустив глаза, внимал каждому его слову, не смея даже робко возразить, не то что вступить с ним в конфликт. Поймали за курением – пожалуй на ковер к директору. Не хочешь учиться – никто силой не держит, бумажку в руки и иди на все четыре стороны…

…Зою Александровну я случайно встретил морозной зимой 48-го, когда приехал навестить родителей. Она хоть и немного постарела, но все равно осталась той же симпатичной светловолосой женщиной с длинными косами и типично русской внешностью.

– Зоя Александровна! Здравствуйте! – с волнением сказал я, видя, что она проходит мимо. – Миша Шишков, ученик ваш, помните…

– Ой! – замерла она в удивлении, не сразу признав во взрослом мужчине в форме майора морской авиации своего ученика. – Не может быть… – Ведь в 39-м я был еще совсем мальчишка…

– …Вы еще заставляли меня сочинения переписывать, говорили: «Я это даже и читать не буду! Как курица лапой нацарапал»…

В основном в нашем классе учились дети рабочих местных заводов и фабрик. В конце 36-го или в начале 37-го к нам присоединились дети бежавших после разгрома Колчака в Маньчжурию, семьям которых разрешили вернуться на родину. Поскольку свободного жилья для их размещения не было, в качестве такового использовали заброшенный женский монастырь. Эти ребята были гораздо более образованными и культурными, большинство знали английский, а некоторые даже и французский. Рядом с ними, прекрасно одетыми, все мы выглядели уличными шалопаями.

Классе в 8-м вместе с нами стали учиться трое парней из бывших беспризорников, отбывавших наказание в колонии, которая находилась в трех километрах от города в здании бывшего монастыря. Там имелась своя школа, по-моему, до седьмого класса включительно, но за примерное поведение этим ребятам разрешили продолжить учебу на свободе. Каждый день их привозили к началу занятий и после уроков забирали назад. Это была идея знаменитого педагога Макаренко, и она, по крайней мере в данном конкретном случае, полностью себя оправдала – занимались парни прилежно и дисциплину не

нарушали. Несмотря на свой детский возраст, они были совершенно взрослыми людьми, не стеснялись выступать в школьной самодеятельности и, если уж не выучили чего, не мямлили неуклюжие оправдания, опустив глаза в пол, а сразу говорили: «Извините, не готов», всегда стараясь исправить заслуженную «двойку». Тертые ребята…

Взаимоотношения в классе были в целом нормальные. Конечно, с одними дружишь больше, с другими меньше, с кем-то просто здороваешься. Но никаких особых конфликтов и уж тем более даже самых незначительных проявлений так называемой дедовщины вспомнить не могу. Как и представить себе саму возможность таковых – учителя никак не допустили бы ничего подобного. Да и мы сами уже были достаточно взрослыми, чтобы пресечь на корню любые поползновения…

С первого же дня пребывания в городе я был ошеломлен безграничными по тем временам возможностями проведения организованного досуга. Практически любой мог выбрать себе занятие по душе. Я, например, посещал фото– и радиокружки, организованные при школе. А уж в трехэтажном Доме пионеров было практически все: и театральная секция, и танцы, и музыка… Кроме того, имелся весьма приличный кинотеатр, который я периодически посещал как с классом, так и самостоятельно.

Какому-то определенному виду спорта я не отдавал предпочтения, не испытывая к тому особого желания. Правда, это с успехом компенсировалось регулярной физкультурной подготовкой, включавшей в себя бег на дистанции от ста метров до пяти километров, волейбол, плавание и упражнения на снарядах. Зимой каждое воскресенье устраивались лыжные кроссы, для чего всем школьникам лыжи выдавались на дом под расписку. В этих соревнованиях я хоть и не занимал призовых мест, но и не плелся в хвосте, одним словом, был нормальным, достаточно здоровым и крепким парнем…

Пионервожатые и комсомольские руководители постоянно проявляли инициативу, организовывая различные спортивные мероприятия и концерты самодеятельности. Поле деятельности здесь было практически неограниченным. Особенно нравились походы в сосновый лес, где мы любили поиграть в прятки. Были также коллективные посещения театра, для которых заказывали специальный автобус, экскурсии в музеи и многое другое…

В шестнадцать лет я вступил в комсомол. В то время это не являлось простой формальностью – от кандидата требовалось назубок знать биографии вождей партии и правительства, основные положения марксизма-ленинизма, достаточно свободно ориентироваться в международной обстановке. Сначала надо

было пройти «допрос с пристрастием» в школьном комитете комсомола, затем все повторялось на районной комиссии, где твоими настроениями и взглядами интересовались с еще большей скрупулезностью.

– А почему не состоял в пионерской организации? – строго спросил председатель райкома.

– Мать не разрешила, да в деревне особо и не требовали, – почти сразу ответил я, будучи готовым к этому вопросу. Но все-таки неприятное чувство зашевелилось внутри: «А вдруг погонят?»

…Пионерская организация в Кальтовке была. Руководила ею пионервожатая, двадцатилетняя девушка, присланная для этой цели из города. Несмотря на активную агитацию, красные галстуки надели в основном дети председателя колхоза, секретаря сельсовета и других активистов. Остальные ребята пока не спешили следовать их примеру, не желая идти против воли родителей, тем более явного давления со стороны руководства школы и колхоза мы не испытывали. Пионерские отряды, сформированные на базе классов, постоянно помогали на уборке урожая и других сельскохозяйственных работах. Возглавляли пионеры, а мы – так сказать, трудовая рабочая сила…

…Но, слава богу, все обошлось. Вечером после занятий в праздничной обстановке нам были вручены комсомольские билеты…

В 38-м брату исполнилось двадцать и его призвали в армию. К тому времени Вася, получив права, работал водителем в автодоре, поэтому и на службе не расставался с баранкой. Проводили мы его хорошо, по-праздничному. Еще бы, защищать Родину в рядах ее Вооруженных сил тогда являлось почетной обязанностью каждого. Именно так это и воспринималось молодежью. Ни у кого даже и мысли не возникало, как говорится, «откосить на болезнь».

Как известно, любое событие можно охарактеризовать различными словами, отражающими субъективное отношение к нему людей. Поэтому интересно отметить, что раньше говорили: парня «призвали» в армию, а сейчас – «забрали» или «забрили». Комментарии излишни…

С этого момента Васин велосипед перешел в мое безраздельное владение. Я сразу же оценил те преимущества, которые этот неприхотливый вид транспорта давал своему хозяину, стал ездить на нем в школу, по своим делам, да и просто в свободное время прокатиться с ветерком по улицам города тоже было весьма приятно…

Вскоре я встретил свою первую любовь. Моя соседка, Настя

Печонкина, симпатичная и очень серьезная девочка, учившаяся на класс младше, с первого взгляда стала значить для меня гораздо больше, чем все остальные. Мы дружили с ней, вместе ходили в школу. Тем не менее некоторое время, не в силах преодолеть естественную робость, я никак не мог решиться заговорить с Настей о своих чувствах. Но однажды она, проходя мимо, заметила мой восторженный взгляд и приветливо улыбнулась. Я все-таки решился пригласить ее в кино…

Мы стали встречаться, делиться друг с другом самыми сокровенными мечтами. О моем желании поступать в аэроклуб Настя узнала первая.

– Здорово! Ты будешь летчиком! Как Чкалов! – воскликнула она, взяв меня за руку. Ее восторженная уверенность не могла не передаться мне.

Нас влекли друг к другу светлые искренние чувства, чуждые всякой показной театральщине. Легкие поцелуи в щечку после вечерней прогулки были проявлением невинной нежности, а не многообещающей чувственности. О большей близости не могло возникнуть даже мысли…

…Я уехал в училище, мы переписывались вплоть до самого начала войны. Затем связь прервалась аж до 42-го года, когда, находясь на станции Кошки в Куйбышевской области, я неожиданно получил от Насти небольшое письмо. Как она узнала мое местонахождение, не знаю до сих пор, но в те дни нас разделяли всего лишь полдня пути, что давало возможность встретиться. Но отпроситься у командира эскадрильи оказалось невозможным – мы сами «сидели на чемоданах», ожидая команды на перебазирование. Больше я ничего о ней не слышал…

…Гораздо позже мне рассказали, что всех девушек, окончивших десять классов, в 42-м призвали в армию в качестве санитарок и радисток. Почти все они погибли под Сталинградом. Среди них была и Настя…

Тем временем бытовые условия в нашем районе, поначалу незначительно отличавшиеся от деревенских, постепенно изменялись к лучшему. В 38-м провели свет, а годом позже, протянув по крышам провода, подключили тарелку радиотрансляции. Радость наша не поддавалась описанию, ведь до этого у меня был детекторный приемник, принимавший единственную на всю Башкирию станцию. Полдня передачи шли на русском языке, полдня – на башкирском. Сидишь вечером, коптилочку зажигаешь, наушники надел и слушаешь…

По окончании седьмого класса отец спросил у меня:

– Что намерен делать дальше? На завод пойдешь или как?

– Если можешь, разреши дальше учиться…

– Ну ладно, посмотрим, – немного задумавшись, ответил он. Поскольку учеба моя продвигалась весьма неплохо, я остался в школе…

Вряд ли ошибусь, если скажу, что подавляющее большинство ребят, с кем мне довелось общаться в Уфе, за весьма редким исключением, всей душой стремилось к знаниям. Не всем, к сожалению, удалось осуществить желаемое, но это не их вина – чтобы помочь своим родителям, приходилось бросать школу и идти работать. Особенно это касалось старших детей. Во многих семьях, и моя не являлась исключением, они рано вливались во взрослую жизнь, давая возможность нам, младшим, получить образование…

Надо сказать, для нашего обучения и развития создавались все возможные для того времени условия. Дома пионеров, стадионы, театры – все было доступно любому желающему. Конечно, основное внимание уделялось воспитанию молодых ребят как будущих защитников Родины. Нас призывали идти в армию, авиацию или на флот. И многие тогда связали свои жизни с воинской службой, причем по зову сердца, а не из каких-либо шкурных побуждений.

Так что болтаться по улице просто не было времени, да и желания тоже. Хотелось достичь в жизни многого, а для этого требовалось лишь одно – учиться, учиться и еще раз учиться. Поэтому каждый день был занят буквально до последней минуты – учеба в школе, самоподготовка и помощь матери по хозяйству. А уж как в аэроклуб поступил…

Иной раз сегодня слышишь по телевизору, о чем мечтают некоторые молодые люди… Девушки – найти мужа побогаче, пусть даже старого. Главное, чтобы за границу возил, виллу купил, машину покруче. У ребят – то же самое желание быстро обогатиться, пусть не самым честным путем… Конечно, мы тоже мечтали, но не ИМЕТЬ какие-либо материальные блага, а СТАТЬ полезным для страны человеком, заниматься любимым делом и, само собой, заслужить уважение окружающих.

Поэтому меня абсолютно не интересовало, есть ли у Чкалова автомобиль и, если есть, какой он марки. Единственное, что приходило на ум, глядя на его открытое волевое лицо, смотревшее с фотографии над столом, – смогу ли я, подобно ему, покорить пятый океан, имею ли я достаточно сил и способностей для этого…

Аэроклуб

Сейчас я совершенно не представляю своей жизни вне авиации. Поэтому даже предположить, как иначе могла бы сложиться моя судьба, – задача абсолютно невыполнимая, да и не имеющая никакого смысла. Но когда небо впервые подало знак, могущий быть истолкованным как пророческое знамение, его истинный смысл все же ускользнул от меня, чтобы открыться лишь спустя шесть лет…

Подобно большинству сверстников, я, обыкновенный ученик третьего класса деревенской школы, проявлял особый интерес к технике, новости о последних достижениях которой тщательно выискивал в газетах, выписываемых отцом. Где-то там, вдали, строились заводы и электростанции, спускались на воду корабли и суда, страна начинала свой нелегкий путь к статусу индустриальной державы. Наши хутора находились на обочине научно-технического прогресса, поэтому своими глазами мне довелось увидеть лишь только первые, весьма несовершенные колхозные трактора да еще легковой автомобиль приехавшего из города большого начальника, в неслужебное время катавший хуторскую детвору вокруг сельсовета.

И вот свершилось чудо – в Кальтовке приземлился самолет и, высадив чиновника, направленного к председателю колхоза, тут же улетел обратно. На другой день «У-2» вернулся, и летчик, не разглядев заросшую травой канаву, подломил при посадке стойку шасси. К превеликой радости окрестных ребятишек, сбегавших со школьных занятий поглазеть на чудо-птицу, необходимые запчасти везли к месту аварии целых три дня.

Скромный трудяга кукурузник казался нам тогда воплощением технического совершенства, а его пилот вызывал безграничное восхищение, подобное которому мальчишки 60-х испытают, разглядывая фотографии космонавтов. Конечно же, учителям было несложно определить наше местонахождение, чтобы, дав соответствующее внушение, вернуть прогульщиков к прерванным занятиям. Нехотя возвращаясь в школу, мы, перебивая друг друга, взахлеб делились впечатлениями. Именно в эти дни размытые доселе контуры моих детских фантазий приобрели устремленные ввысь очертания самолета.

Конечно, реализовать мечту о полетах, находясь в деревне, было практически невозможно, и мне пришлось на некоторое время смириться с этим. Но когда отец объявил о нашем переезде в Уфу, в голове стремительно промелькнуло: «Быть может, судьба дает мне шанс…» Сердце забилось немного быстрее, как бы

чувствуя то, во что я все еще не мог поверить…

Оказавшись в незнакомой для меня атмосфере достаточно большого города, первое время я ощущал себя не совсем уверенно, прилагая все силы, чтобы побыстрее адаптироваться к непривычному ритму и настроению. Приятным открытием стало то, что здесь, в Уфе, молодежь имела достаточно возможностей для реализации своих способностей и предпочтений.

Меня же, казалось, подталкивало и направляло к столь желанной цели буквально все вокруг. Газеты пестрели заголовками о славных достижениях советских авиаторов. Книги, детально описывающие их легендарные, полные опасностей и риска, рекордные перелеты, в изобилии имелись на полках книжных магазинов и в фондах общественных библиотек. В Доме пионеров, школах, театрах наряду с изображениями Ленина, Сталина и других руководителей нашей страны висели большие цветные портреты Чкалова, Байдукова, Белякова, Водопьянова, Громова, Слепнева, а также отличившихся во время испанской войны Рычагова и Грицевца. «Нет такой высоты, покорить которую не способен целеустремленный и настойчивый» – было послание этих прославленных героев нам, молодым ребятам, только начинающим свой жизненный путь.

И мы со всем энтузиазмом откликнулись на этот призыв, ведь наши сердца переполняли юношеский задор и искреннее желание изменить к лучшему мир вокруг себя, а стремление посвятить свои жизни служению Родине систематически прививалось нам воспитанием.

Наверное, сегодня эти строки покажутся кому-то из читателей преувеличением, а может быть, идеализацией собственного поколения, свойственной моему возрасту. Но это действительно было так… Из моей школы почти все парни из 9-х и 10-х классов поступили в военные училища…

Сентябрьский день 39-го года, окончательно определивший всю мою дальнейшую жизнь, начинался вполне обыкновенно, ничем, в сущности, не выделяясь из монотонной череды других. Бодро шагая по школьному коридору на комсомольское собрание, я и не подозревал, что до встречи с судьбой оставалось всего лишь несколько минут…

– Как известно, – торжественно начал комсорг, – на всесоюзном съезде комсомола было принято решение направлять молодежь в авиацию и на флот…

Почувствовав важность момента, мы сидели, не шевелясь, и ловили каждое слово выступающего…

– …Предлагаю приступить к поименному обсуждению кандидатов на зачисление в аэроклуб! Кто за – прошу поднять

руки! Единогласно…

Застигнутый врасплох неистовым вихрем эмоций, я не вполне осознавал суть происходящего, даже когда вместе с десятью своими товарищами словно на крыльях несся к заветному зданию аэроклуба, прижимая к сердцу направление школьного комитета комсомола. «Я буду летать!» – молотом стучало в мозгу.

Но реальность несколько охладила мой пыл. Во-первых, еще предстояло пройти медицинскую и мандатную комиссии. Во-вторых, мать, только лишь услышав о полетах, строго сказала: «Не пойдешь, и все!» Нет-нет да проскальзывали в газетах известия об авиакатастрофах. Передаваемые из уст в уста по «женскому радио», они обрастали все более ужасными подробностями и из разряда редких исключений переходили в правило. В общем, она ужасно волновалась за меня, опасаясь неминуемой, как ей казалось, беды. Отец особо не возражал против моего решения и даже старался успокоить заплаканную маму: «Ну, не плачь, не надо. Мужик, чай, растет»…

…Ожидая своей очереди на медкомиссию, я совсем было упал духом, наблюдая, как внешне гораздо более крепкие парни в полном отчаянии выходили из кабинета, проклиная «зловредных» докторов. Но, против ожиданий, состояние моего здоровья вполне соответствовало строгим критериям отбора, и на моей карточке рука главного врача начертала вселяющую надежду резолюцию: «Годен к летной работе».

Окончательное решение о принятии комсомольца Шишкова, ученика девятого класса средней школы № 19, в аэроклуб должна была принять так называемая мандатная комиссия, в обязанности которой вменялось пристальное слежение за классовой чистотой наших ВВС. Проверяли даже, нет ли у меня родственников за границей, затребовали характеристики из школы, комитета комсомола, послали запрос по месту рождения. Из-за последнего пришлось достаточно серьезно поволноваться, ведь мой дедушка был раскулачен, но, поскольку отец считался середняком, мне удалось пройти и это испытание.

Оставалось лишь оформить все необходимые документы и сделать фотокарточки для личного дела, для чего требовалось заплатить в общей сложности около пяти рублей. Просить деньги у матери, зная ее отношение к авиации, как-то не хотелось. Поэтому в ближайшее воскресенье мы с ребятами пошли на пристань и разгрузили баржу с дровами. Таким образом была заработана искомая сумма…

В один прекрасный день, придя домой, я с гордостью объявил: «Меня приняли!» Конечно, слезы, плач… Но постепенно мать смирилась, а со временем и успокоилась…

…Десять лет спустя, сидя за праздничным столом, мы вновь вернулись к этим событиям.

– Помнишь, мама, – говорю, – не пускала ты меня в аэроклуб, а я, смотри, войну прошел, сейчас продолжаю летать… И не боюсь! А ведь сколько всего было…

– Богу скажи спасибо, сынок, – ответила она, – все под ним ходим…

Как только все необходимые формальности были улажены, нас сразу же разбили на группы по пять человек, закрепив каждую за определенным инструктором, в ведении которого находился один самолет. Три группы составляли звено, руководимое командиром. У него был свой персональный «У-2», который использовался в качестве резервного. Так что весь наш курс, общей численностью тридцать человек, состоял из двух звеньев и имел восемь самолетов, расположенных в ангаре на аэродроме.

Лишь двое из нас уже прошли армейскую школу, один – старшина, другой – сержант, бывший помкомвзвода. Все остальные учлеты – школьники, студенты или рабочие, в основном молодежь допризывного возраста, занимавшаяся без отрыва от учебы или производства. Присутствие в наших рядах трех девчат заставляло парней более внимательно следить за своими внешностью и речью.

…Забегая наперед, скажу: всего лишь двое не смогли пройти программу аэроклуба, оказавшись неспособными к полетам. Подавляющее большинство ребят после ее окончания поступили в школу военных пилотов, находившуюся в Молотове, так в то время называлась Пермь. Старшина ушел вместе с нами, сохранив свое воинское звание. Некоторые направлялись в гражданскую авиацию, а наш сержант, бывший прекрасным спортсменом, остался в аэроклубе инструктором…

Как ни скучно показалось это некоторым романтично настроенным учлетам, путь в небо начинался с обычной парты, абсолютно идентичной школьной. И порядки были схожими, только дисциплина построже. Теоретический курс оканчивался экзаменом, за которым в зависимости от результатов следовал или допуск к полетам, или отчисление из аэроклуба. Так что пришлось будущим авиаторам запастись терпением и усердно приняться за освоение довольно приличного объема фундаментальных наук, без владения которыми невозможна грамотная эксплуатация самолета.

Нами были досконально изучены конструкция легендарного «У-2», а также устройство и кинематика его стосильного сердца – двигателя «М-11». Кроме того, программа включала в себя основы навигации и ориентирования. Естественно, основной упор

делался на аэродинамику, называвшуюся в то время теорией полета. Каждый учлет, разбуди его в любое время ночи, должен был без запинки назвать «подъемные и неподъемные» силы, действующие на самолет во время выполнения той или иной фигуры, указав их направление и точку приложения и начальную скорость, требуемую для ее, фигуры, правильного выполнения.

Первые практические навыки управления приобретались на самодельном тренажере, представлявшем собой обыкновенный стул с прикрепленными к нему педалями и ручкой.

– Выполнить боевой разворот, – ставит задачу инструктор, и небольшой самолетик, который он держит в своих руках, тут же описывает требуемую траекторию. Обучаемый, сидящий на этом самом стуле, должен вовремя отреагировать, отклонив органы управления в соответствии с текущим положением модели.

– Слишком резко дернул ручку, потерял скорость, – комментирует инструктор. – Результат – недобор высоты. Повторить еще раз!

– Слушаюсь, товарищ инструктор!

– Теперь ногу дать опоздал… – И так продолжалось до тех пор, пока движения учлета не приобрели должные плавность и согласованность. Месяц, а то и больше «летали» мы на этом тренажере, практически до первого провозного…

Аэроклуб фактически являлся полувоенной организацией, требовавшей пунктуальности и дисциплины, поэтому совмещать его посещение со школой оказалось очень непростой задачей – плотный график ежедневных занятий не оставлял ни минуты свободного времени, да и от домашних обязанностей никто не освобождал.

Ситуацию сильно осложняли весьма приличные расстояния, на преодоление которых времени оставалось в обрез. Встаешь пораньше, завтракаешь, кладешь школьные тетрадки в карман и – пулей к зданию аэроклуба, находившемуся в центре города, примерно в 4-5 километрах от нашего района. Около часа дня выскакиваешь оттуда – и в школу, первый урок в которой начинался в два. Пока погода позволяла, ездил на велосипеде, потом уже приходилось топать на своих двоих. А точнее, бежать. Частенько, запыхавшийся, я влетал в класс вместе со звонком. Правда, в то время уже начал ходить автобус, но проезд в нем стоил 30 копеек, которых у меня не было…

Освоив теоретическую программу, в марте 40-го мы приступили к полетам. Хотя они и начинались в девять часов, на месте мы должны были быть в половину девятого – помочь технику подготовить самолет и выкатить его на предварительный старт. Чтобы попасть на аэродром, расположенный за рекой

Белой, приходилось идти практически через весь город к пристани, а это километров, наверное, десять, не меньше. Переправиться на лодке стоило 50 копеек. А на том берегу нас уже ожидал аэроклубовский газик. Успел – садишься на него и едешь, не успел – бежишь еще километра два. Опоздал на аэродром – летать не будешь, отстранен. Но скучать не приходится, встречаешь садящиеся самолеты и сопровождаешь на отведенное им место… Устаешь как собака… Ну что делать, сам виноват…

После разбора полетов и составления плановой таблицы на следующий день бег наперегонки со временем повторялся в обратной последовательности. Вскоре появился трамвай, на котором иногда можно было подъехать от берега до центра города. Дальше – опять пешком, прямо в школу. По дороге подкрепился куском хлеба, взятым из дома, или булочкой, которую давали на аэродроме. Вот так мы и бегали…

К вечеру домой приходишь, коромысло с двумя ведрами в руки – и за водой. Речка находилась довольно далеко от дома, но когда возвращаешься назад с полной загрузкой, да еще и на гору… путь кажется гораздо длиннее. Осенью еще ничего, терпимо было, а вот зимой… Идешь-идешь… Поскользнулся, равновесие не удержал, и все – лежишь на снегу, ведра вниз катятся. Поднялся и, чертыхаясь, снова топаешь к проруби. Набрал воды и опять наверх карабкаешься, домой. А ведь надо еще маме помочь по хозяйству, дрова нарубить, в магазин сходить. В магазине очередь…

Единственным «свободным» днем было воскресенье, которое, впрочем, не являлось выходным. Ведь для каждодневных поездок на аэродром нужны деньги, поэтому, договорившись накануне с друзьями, в шесть утра мы встречались у пристани и работали на разгрузке барж. Двое забрасывают тебе на спину мешок с зерном или связку дров, и ты идешь. Вначале груз кажется не таким уж тяжелым, но вскоре, словно увеличивая свой вес, он постепенно пригибает тебя к земле, лямки нестерпимо режут плечи, ноги становятся ватными. Предельным напряжением воли заставляешь себя сделать еще несколько ходок. Потом меняешься с кем-то из товарищей и немного отдыхаешь. За день пятерку заработал, и слава богу… Что интересно, будильника ни у кого из нас не было, просыпались сами, кусок хлеба в руки – и бегом…

Какая уж там учеба! Так, на тройки, где-то четверочка проскочит. Прибегаешь к звонку, тихо сидишь, как мышь, надеясь, что тебя не вызовут к доске… В общем, школу закончил кое-как, средне…

…Все это я детально описываю совсем не для того, чтобы у

читателя сложилось впечатление о моих исключительных волевых качествах. Подобные трудности приходилось преодолевать большинству однокашников-учлетов. Да, было невероятно тяжело, но, как говорится, все, что не убивает, делает нас сильнее. Возьмешь в руки книгу о Чкалове, прочтешь в очередной раз захватывающее дух описание его перелета через Северный полюс, и твои проблемы покажутся смехотворно мелкими, не достойными даже малейшего упоминания. О себе могу лишь добавить, что был неплохо подготовлен ко всему самим укладом деревенской жизни, в которой нет места слабости, изнеженности и лени.

В свои восемнадцать мы с полным основанием считали себя взрослыми людьми, ведь нам доверили самолеты, стоившие стране немалых затрат. Поэтому каждый из нас с предельной серьезностью относился к своему «У-2», получая взамен самую желанную, ни с чем не сравнимую награду – пьянящую радость полета. Наверное, поэтому на моей памяти не было ни одного случая, чтобы кто-либо сломался и, сложив крылья, по собственному желанию оставил занятия в аэроклубе. Это был наш сознательный выбор…

В конце марта 40-го года, когда только-только сошел снег, начались провозные полеты. Поскольку аэроклубовская взлетно-посадочная полоса еще недостаточно подсохла, наше крещение небом состоялось на городском аэродроме.

Честно сказать, страха или дискомфорта мы не испытывали: задача стояла простейшая – легонько держаться за ручку, невесомо поставив ноги на педали. А в переднем кресле сидел опытный летчик, который, по нашему глубокому убеждению, мог легко выйти победителем из любой ситуации.

Инструктор Макаренко, давший мне путевку в небо, был по уши влюблен в свою работу. Тридцатилетний мужчина невысокого роста и плотного телосложения, идеальная военная выправка, до блеска начищенные сапоги, три кубика в петлицах – именно таким я всегда представлял себе настоящего офицера.

Человек с большим багажом жизненного опыта, умевший объяснить сложные вещи простыми словами и найти к каждому свой индивидуальный подход, он добивался от нас не формального зазубривания определений и формул, а полного понимания их смысла и логики. При всей своей требовательности и внешней строгости Макаренко был очень добрым и усидчивым преподавателем, готовым, не жалея времени, разъяснять тот или иной непонятный нам вопрос, абсолютно не раздражаясь, если возникала необходимость повторить сказанное несколько раз.

Однако не только отличные знания своих подопечных

составляли предмет его забот и усилий. Макаренко всегда искренне интересовался нашим моральным состоянием и умел подобрать ободряющие слова, способные развеять все наши страхи и опасения.

Конечно, в силу специфики своей профессии он был строг и нетерпим к малейшим проявлениям расхлябанности и нарушениям дисциплины, безжалостно отстраняя от полетов провинившегося учлета. Мог при необходимости употребить более доходчивые слова и выражения, коими, как известно, весьма богата русская разговорная речь. Но наказание никогда не носило характер унижения, являясь лишь необходимой воспитательной мерой.

Одним словом, Макаренко, подобно своему знаменитому однофамильцу, был настоящим Учителем. Я от всей души благодарен своему первому инструктору и твердо убежден: во всех моих успехах и достижениях есть его немалая заслуга…

Только оторвавшись от земли, я всей душой ощутил: «Вот оно! То, чему я посвящу всю свою жизнь!» Все прежние радости и беды, трудности и невзгоды, все прочие стремления и увлечения словно остались где-то там, внизу, и совершенно ничего не значили здесь, в кабине самолета, несущего меня ввысь. Лишь ритмичный рокот мотора, дыхание ветра и бездонное небо, принявшее меня в свои гостеприимные объятия…

– Где мы находимся? – вернул меня в реальность вопрос инструктора. Конечно, в первый раз я не сумел правильно сориентироваться, хоть район полетов был детально разобран накануне по карте…

Между тем Макаренко привел самолет в зону, и… небо стремительно сплелось с землей в головокружительном танце… Мертвая петля, боевой разворот, переворот и практически отвесное пикирование, крутой вираж и снова энергичный набор высоты… Дыхание перехватывает, сердце выскакивает из груди… Ощущение незабываемое… Душа поет!

Немного покувыркавшись, мы вернулись назад, на аэродром. С огромным сожалением покидал я самолет, уступая место своему товарищу. Меня буквально распирало от счастья – реальность превзошла мои самые смелые ожидания. С этого момента весь остальной мир как бы отошел на второй план и полеты стали моей основной жизненной целью…

Постепенно, где-то после десятка провозных, управление самолетом переходило ко мне: сперва после набора безопасной высоты, затем на взлете и, наконец, на посадке. Малейшее неправильное действие тут же разъяснялось инструктором и при необходимости мгновенно корректировалось.

Легендарный «У-2» («По-2»), давший путевку в небо всем летчикам моего поколения

Для связи на «У-2» имелось простое и безотказное самолетное переговорное устройство (СПУ) – резиновый шланг, соединявший переднюю кабину с задней, на каждом конце которого имелись раструб и наушник. Инструктор кричит в этот раструб, и, что интересно, все прекрасно слышно, особенно мат. Полетов после двадцати я уже начал немного чувствовать характер и особенности самолета. Все реже и реже приходилось Макаренко выхватывать управление из моих рук…

Учили нас здорово, между прочим. Взлетел, делаешь круг. Все четыре разворота и заход на посадку должны быть четкими и безошибочными. Газ убрал – все, добавлять не имеешь права. Рано убрал и, спохватившись, прибавил – ошибка. На разборе тебе все припомнят. Кроме того, давали по два полета с имитацией отказа двигателя. На высоте 400 метров перед третьим разворотом – выключай его и давай садись.

А между тем подгоняемое нашим нетерпеливым желанием время неудержимо бежало вперед, приближая день первого самостоятельного полета. Последним этапом подготовки к нему была отработка исправления грубой посадки, так называемого «козла» – самой распространенной ошибки молодых учлетов.

Итак, четвертый разворот пройден, и вместо привычного мягкого приземления инструктор намеренно роняет самолет на взлетно-посадочную полосу так, что он, резко ударившись колесами о землю, подскакивает вверх. Если вовремя не предпринять правильных действий, подобные прыжки могут повториться несколько раз и, вполне вероятно, окончиться аварией.

Что, собственно, и произошло со мной, слава богу, не по моей вине. Макаренко так сильно шлепнул машину, что подломал стойку шасси. Поругались они с техником немного, часа через два поставили новую и опять в воздух. Это единственное за все время

моей учебы в аэроклубе летное происшествие хоть и заставило в дальнейшем с большей осторожностью заходить на посадку, но не пробудило во мне боязнь полетов. Скорее наоборот, появилась уверенность, что ничего страшного со мной произойти не может…

И вот наконец наступает момент, которого я, как и все мои товарищи, ожидал с благоговейным трепетом. Сегодня я впервые останусь наедине с воздушной стихией, а место инструктора в передней кабине займет молчаливый и бесстрастный Иван Иванович. Он не скажет мне ни слова поддержки, не даст разгон за грубую ошибку и, конечно, не вырвет у меня из рук управление в критическое мгновение. Ведь мешок с песком, накрепко пристегнутый ремнями к пилотскому сиденью для сохранения центровки самолета, хоть и назван человеческим именем, от этого все же не перестает быть неодушевленным предметом. Но на сердце становится немного легче – не один полечу, с Иванычем.

Пройдена теоретическая программа обучения, усвоено назначение каждого элемента конструкции планера и двигателя, позади программа провозных полетов, и кажется, все должно пройти гладко, без сучка без задоринки…

– А если не справлюсь? – подтачивает изнутри едкий червячок сомнения.

– Не я первый, не я последний! Не хуже других! – довольно быстро нахожу вполне убедительный ответ.

– Как же! Один… Без инструктора…

– Но ведь он все-таки допустил меня к самостоятельному вылету!

– А вдруг откажет двигатель? Разобьешься, и все – отлетался! – никак не уймется он.

– Ничего, спланирую и сяду, мы же отрабатывали подобную ситуацию! – Постепенно страх уступает место деловитой проработке всех возможных вариантов действий в различных непредвиденных ситуациях. Через некоторое время от него уже и след простыл, но не стоит раньше времени праздновать победу. В любой момент он снова может вернуться и попытаться задушить в своих липких объятиях мою еще недостаточно окрепшую веру в себя. Но теперь я уже знаю, что делать, и готов к новому поединку…

Макаренко, излучая абсолютную невозмутимость, пока еще есть время, дает последние советы и указания. «Еще бы, – ловлю себя на мысли, – сколько таких вот, как мы, прошло через его руки». Что на самом деле скрывается за внешним спокойствием инструктора, провожающего в небо своих неоперившихся птенцов,

я узнал лишь пару лет спустя, когда волею судьбы сам оказался на его месте.

Каждый из нас досконально проверен им на предмет знания матчасти, теоретически проработаны и практически закреплены все необходимые действия, нет никаких сомнений в нашей моральной готовности… Но накопленный годами опыт говорит о том, что полет можно считать удачным только лишь после того, как самолет занял отведенное ему место на летном поле.

Сегодня Макаренко впервые не сможет исправить ошибку учлета, могущую привести к фатальным последствиям. Все, что ему остается, – с замиранием сердца пристально следить за маленьким самолетиком, ведомым своим воспитанником, чувствуя его малейшие эволюции, радуясь каждому удачному приземлению. Инструктор в этот день сдает свой экзамен на профпригодность.

– Учлет Шишков к вылету готов! – бодро докладываю командиру звена после того, как медсестра проверила мое давление. Он занимает кресло в передней кабине, и я прохожу свою последнюю предварительную проверку, совершив два полета по кругу.

– Молодец, готов! – услышал я после того, как выключил мотор. Пока другие учлеты усаживали Иваныча на освободившееся место, командир дал мне последние краткие наставления и, ободряюще хлопнув по плечу, отошел в сторону…

Итак, я один на один с самолетом. Вновь оживают прежние страхи и опасения, но тут же исчезают, едва раздается рокот запущенного мной мотора. Выруливаю на старт и начинаю разбег. Машина, легонько подпрыгивая на неровностях грунтового аэродрома, постепенно увеличивает скорость. Десять, двадцать, тридцать километров в час… Поднимаю хвост, самолет становится заметно легче, словно рвется в небо… Потерпи немного, сейчас… Пятьдесят… Шестьдесят… Семьдесят… Ручку плавно на себя… Взлетел! Словно камень с души упал… Набираю высоту триста метров, первый разворот, второй… Земля стремительно проносится под крылом, за тоненькой полоской реки виднеются утопающие в зелени домики на окраине города, аэроклубовские самолеты, выстроившиеся в ряд, кажутся игрушечными – красота неописуемая. Но сейчас у меня нет времени наслаждаться ею, внимание полностью сконцентрировано на управлении.

Иду на второй круг… Первые два разворота получаются довольно легко… Третий… Так, хорошо, на снижении убираю обороты… Слышно, как шумит ветер в расчалках… Вот он, четвертый разворот… Сердце опять уходит в пятки… Захожу на

посадку… Земля приближается слишком быстро… или мне так кажется… Семьдесят километров в час… Добираю ручку на себя, еще немного, еще…

Первый блин, как ему и положено, вышел немного комом. Я слишком рано убрал газ, сел с некоторым недобором, да еще и «козлика» дал, хоть и небольшого, но все-таки… Против ожидания, инструктор не стал бранить меня, а, спокойно объяснив мои ошибки, дал добро на второй полет. На этот раз все было сделано правильно, и довольная улыбка, на мгновение озарившая его обычно строгое лицо, была самым лучшим подтверждением моего успеха…

После десяти самостоятельных полетов по кругу и контрольного провозного начались полеты в зону на отработку фигур пилотажа. Надо отдать должное конструкторскому гению Николая Николаевича Поликарпова – его «У-2», впоследствии получивший название «По-2», был идеальным самолетом первоначального обучения, прощающим неопытному учлету практически любую ошибку. Петли, перевороты, горки и бочки – все эти элементы самолет выполнял легко и непринужденно. Особенно хорошо ему удавался штопор – фигура, на заре становления авиации внушавшая страх даже опытным пилотам, ставшая теперь доступной такому новичку, каким был я в то время.

– Запомни, – напутствовал Макаренко перед полетом, – растерялся, не знаешь, что делать, – брось ручку, и он сам выйдет. Только не мешай.

Итак, запас высоты есть, с богом… Убрал газ, лечу горизонтально… Скорость упала почти до посадочной, самолет начинает вздрагивать, теряя устойчивость… Самое время – ручку на себя и одновременно левую ногу вперед – земля тут же завертелась в неистовом хороводе… Первый виток, второй, третий… Достаточно – даю противоположную направлению вращения правую ногу и толкаю ручку от себя… Есть! Вышел! Даю газ, чтобы набрать высоту для выполнения других фигур…

Вот так, вылет за вылетом, крепли дружба и взаимопонимание молодого человека и крылатой машины, сплетенных небом в единое целое. С каждым днем росла уверенность в своих силах, появлялся азарт, мысли о возможном отказе двигателя и его возможных последствиях бесследно испарились. И однажды, лихо крутанув бочку, я с удивлением и восторгом обнаружил, что совершенно не задумываюсь над техникой ее исполнения. Самолет словно повинуется одному лишь движению моей мысли, ни на мгновение не подвергая сомнению мою власть над ним… Пьянея от счастья, изящным

росчерком сменяющих друг друга фигур пилотажа я как будто написал в безоблачном уфимском небе свое окончательное и бесповоротное решение: «Я буду летать!»

Детская мечта, приведшая безусого парнишку в городской аэроклуб, окрепнув и возмужав, преобразилась в ненасытную жажду полета, которая в эти мгновения возвысилась до безграничной любви к воздушной стихии, не покинувшей меня до сих пор…

…За тридцать семь лет летной работы через мои руки прошло двадцать с лишним типов самолетов. Каждый из них имел свой неповторимый характер. И каждый раз с предельной осторожностью и не меньшим усердием я неизменно добивался того самого столь желанного единения с крылатой машиной, впервые испытанного в далекой юности…

…А тогда, в начале 40-го года, я, восемнадцатилетний выпускник Уфимского аэроклуба Михаил Шишков, имея на своем счету около двадцати провозных и двадцати семи самостоятельных полетов общей продолжительностью порядка сорока часов, с оптимизмом смотрел в свое будущее.

Школа пилотов

Система подготовки ВВС Рабоче-Крестьянской Красной армии предвоенных лет включала в себя несколько ступеней, первой из которых являлась сеть аэроклубов, охватывавшая почти каждый достаточно многочисленный населенный пункт. Здесь производился первичный отсев принципиально неспособных к летной работе и давались начальные навыки управления учебным самолетом. Пропаганда работала прекрасно, и от желающих посвятить свою жизнь военной авиации просто не было отбоя.

Каждый аэроклуб закреплялся за определенной школой военных пилотов, поэтому его выпускники, прошедшие все необходимые проверки, автоматически становились курсантами соответствующего учебного заведения. После его окончания летчики-истребители получали направление непосредственно в строевые части, а бомберы – в так называемые резервные бригады, куда также прибывали штурманы и стрелки-радисты, завершившие обучение по своим специальностям. Сформированные экипажи проходили необходимую индивидуальную подготовку и распределялись по полкам, где, как предполагалось, должны были отрабатывать групповую слетанность и боевое применение.

Эта система была весьма неплохо продумана и для мирного времени являлась достаточно совершенной, но в ней имелся существенный недостаток, стоивший в военное время многих человеческих жизней. Полки пополнялись экипажами, подготовка которых не соответствовала боевым задачам, а времени для их полноценного ввода в строй практически не оставалось. Вот и приходилось бросать еще неоперившихся ребят в самое пекло войны…

Еще одним подводным камнем было то, что предпочтения и склонности учлетов совершенно не принимались во внимание.

Поскольку Уфимский аэроклуб со дня своего основания служил кузницей кадров для школы военных пилотов, находившейся в Молотове, ни для кого не являлось секретом, что после ее окончания мы станем летчиками бомбардировочной авиации. Правда, особого недовольства этим никто не выказывал – мы были готовы защищать Родину в том качестве, в котором нам поручат.

В моем же частном случае судьба распорядилась наилучшим образом, ибо по своему темпераменту и складу характера я являлся прирожденным бомбером – невозмутимым, вдумчивым, да и особой подвижностью никогда не отличался. Конечно, в то

время кумирами молодежи, особенно после испанских событий, были бравые пилоты-истребители… Но этот род авиации требует от летчика совершенно других качеств – бьющей через край энергии, индивидуализма и агрессивности…

…Экзаменационный полет имеет много общего с первым самостоятельным вылетом – те же волнение и некоторая нервозность, неловко спрятанные за показным равнодушием, те же последние напутствия инструкторов. Но разница между ними несоизмерима – теперь твои действия оценивает не ставший за это время родным Макаренко, а придирчивый и строгий «купец», приехавший специально для этого из школы пилотов. От его наметанного взгляда не ускользнет ни малейшая неточность, поэтому каждый понимает: права на ошибку сегодня нет.

Некоторым учлетам он задавал неожиданные теоретические вопросы, а кое-кому «повезло» прокатить его в качестве пассажира. Тем не менее все окончилось хорошо, и инструктору не пришлось краснеть за нас.

После экзамена Макаренко собрал всех своих учеников и, похвалив наши успехи, дал свое последнее напутствие.

– Полет начинается с того момента, как ты сел в самолет, и оканчивается лишь после выключения двигателя. Расслабился, зазевался, и все – авария!

Эту простую жизненную мудрость, написанную кровью, я запомнил на всю жизнь и несколько позже, когда самому пришлось вкусить нелегкий хлеб инструктора, многократно повторял своим подопечным.

Через пару дней нас собрали для собеседования с командиром отряда. Внимательно ознакомившись с личными делами, он интересовался нашими планами и настроениями. Несколько уже знакомых нам вопросов о происхождении бабушек и дедушек, а также о вступлении в комсомол подкидывал сидевший за отдельным столом офицер. Не помню, как тогда официально называлась его должность, но заведовал он классовой и моральной чистотой курсантов Молотовской школы пилотов. И в этот раз никаких проблем с мандатной комиссией у меня не возникло.

– Есть ли родственники за границей? – спросил он, внимательно глядя мне в глаза.

– Никак нет! – без малейших колебаний ответил я, будучи абсолютно убежден в правоте своих слов…

…Уже после войны, когда я служил на Камчатке, начальник особого отдела вызвал меня для беседы и сообщил, что кто-то из моих дальних родичей по маминой линии оказался в Аргентине. Будучи до революции матросом царского флота, после

Гражданской ушел туда на своем корабле и не вернулся. С тех пор он никак не давал о себе знать, и о его существовании при мне ни разу не вспоминали.

– Понятия никакого не имел о нем, – стараюсь отвечать как можно более спокойно. – Тем более сами понимаете, во время войны я запросто мог бы улететь, с полным запасом топлива – так вообще за три тысячи километров от места базирования. А Швеция совсем рядом – около часа лету.

– Да ладно. Это я так, между прочим. Выброшу эту кляузу, и дело с концом!

Так я и не узнал, кто это проявил бдительность и в каких архивах откопал он этот факт, но несколько неприятных минут мне пришлось пережить…

…Пару недель спустя всех нас, за исключением двух-трех человек, не прошедших мандатную комиссию, посадили на пароход и отправили в Молотов. В этот раз мама волновалась немного меньше или виду не подавала… Не знаю, может, успокоилась, зная о моих успехах, а может, просто приняла мой выбор и свыклась с ним, будучи не в силах ничего изменить.

Произошло это в июле 40-го, как раз после окончания мной девятого класса. Завершать школьное образование мне пришлось уже после Победы в гарнизоне Грязное, где находился в то время штаб авиации Северного флота. Там я и получил свидетельство об окончании десятилетки.

Двое суток вез старенький пароходик вчерашних учлетов из Уфы в Молотов, так в те годы называлась Пермь, сначала по реке Белой, затем вверх по Каме. Особой скоростью эта посудина похвастать не могла, да и останавливаться ей приходилось почти у каждого села, так что времени для того, чтобы вдоволь налюбоваться проплывающими мимо красотами, было предостаточно.

Колеса, точь-в-точь как в фильме «Волга-Волга», степенно шлепали по речной глади, а мы, снедаемые нетерпением, мерили шагами палубу, рисуя в своем воображении самые радужные картины. Естественно, столь юные ребята сдерживать переполняющие их сердца эмоции не могли и не хотели, поэтому основными темами то постепенно затухавших, то внезапно вновь разгоравшихся споров и разговоров были, конечно же, авиация и наше будущее, неразрывно связанное с ней. Нетрудно догадаться, что все мы, хоть и не смели признаться в этом друг другу, в не столь уж далеком будущем мечтали встать в один ряд с героями-летчиками Чкаловым, Коккинаки и Водопьяновым.

На третье утро путешествия нас разбудил гудок, сигнализировавший о прибытии к пристани Молотова. Новичков-

курсантов здесь уже ожидал широкоплечий подтянутый офицер. «Прямо как с плаката!» – подумал я.

Почти сразу же после выгрузки нам дали понять, что прежняя «свободная» жизнь осталась в прошлом и теперь все будет происходить только лишь по команде. После отъезда грузовика, в который мы побросали наши мешки и чемоданы, раздался первый воинский приказ: «Становись!» Суетливо, впопыхах мешая друг другу, неорганизованная толпа все-таки приобрела подобие строя. Ну что же, на первый раз сойдет.

Затем, не теряя времени, нас повели к месту базирования. Около пяти километров от причала до городских окраин и еще столько же до школы пилотов мы преодолели часа за полтора под аккомпанемент строевых песен, исполнявшихся по приказу командира. Немногие прохожие, попадавшиеся на пути, особого внимания на нас не обращали – они были привычны к подобным шествиям. Ведь в самом Молотове находились артиллерийское и морское техническое военные училища, с которыми наша небольшая школа, рассчитанная всего на две эскадрильи по тридцать курсантов в каждой, не шла ни в какое сравнение.

Сразу за городом раскинулся сосновый лес, характерный хвойный запах которого мгновенно вернул меня на несколько лет назад, напомнив родную Кальтовку. Поглощенный внезапно нахлынувшими воспоминаниями, я и не заметил, как мы прошли мимо аккуратных двухэтажных домиков, в которых жило наше новое начальство, и вернулся в реальность лишь двадцать минут спустя, оказавшись на территории школы. В глаза сразу же бросилось строгое здание учебного отдела. Недалеко от него находились двухэтажная казарма и столовая.

Сзади располагались технические помещения и большое, по нашим тогдашним представлениям, летное поле с несколькими небольшими ангарами, занятыми самолетами «У-2». Два десятка «Р-5», на которых нам предстояло летать, стояли на открытом воздухе.

Прямо от ворот нас отправили в баню, где был организован своеобразный «конвейер», шаг за шагом приводивший штатскую наружность безусых мальчишек в соответствие с требованиями военного устава. Начался этот нехитрый процесс с поголовного «обнуления» прически, после чего каждый из нас, получив обмундирование, мешок для отправки домой своей гражданской одежды и бирку, на которой нужно было написать свой адрес, проходил в раздевалку. Затем – помывка, переодевание и выход на улицу для построения.

Никаких зеркал поблизости не имелось, но в них не было никакой необходимости. После преображения все мы стали

похожи друг на друга, как братья-близнецы, – абсолютно одинаковые гимнастерки, пилотки, галифе, яловые сапоги и ремни. Да и лица, лишенные их привычного обрамления в виде прически, также столь незначительно отличались друг от друга. Смотришь на окружающих тебя солдат… и никого не узнаешь. Конечно, неудачные попытки идентифицировать своих товарищей тут же становились причиной гомерического хохота и безудержного веселья – более забавную ситуацию трудно было даже представить.

– Становись! – внезапно скомандовал старшина.

После того как новоиспеченные курсанты кое-как построились, начался придирчивый осмотр. Кто-то получил замечание за складки на гимнастерке, некоторые – за слишком свободно болтавшийся ремень. Мне же было объявлено о необходимости систематического бритья. Конечно, никаких усов у меня тогда не имелось, а те редкие, едва заметные мохнушки, легким пушком рассыпанные над верхней губой, я не считал заслуживающими какого-либо внимания. Так что пришлось в первом же письме просить отца прислать мне бритву.

Не обошлось и без «сюрпризов». Поскольку сапог моего 41-го размера в наличии не имелось, старшина выдал мне сапоги на размер больше: «Ходи пока так, дальше что-нибудь придумаем». Это самое «пока» растянулось аж до 42-го года, когда меня перевели в морскую авиацию. Правда, во время боевых вылетов, особенно зимой, сапоги большего размера имели неоспоримое преимущество – для предохранения от обморожения ноги можно было замотать в портянки, вырезанные из солдатского одеяла… Но это позже, а тогда пришлось преодолевать некоторые неудобства, приспосабливаясь к несколько более «свободной» обуви. Неприятно, конечно, но что оставалось делать…

Следующим этапом нас, все так же строем, повели в казарму. Светлое и просторное помещение, внутри которого были расставлены металлические одноэтажные кровати, практически ничем не отличалось от виденного нами в кино. Совсем недавно выкрашенные стены и до блеска надраенный пол также радовали глаз. Получив полагающиеся нам матрацы, набитые соломой, подушки, одеяла и полотенца и разложив по тумбочкам свои нехитрые туалетные принадлежности, мы поспешили на обед.

Столовая подарила самые приятные впечатления первого дня – первое, второе и компот. Как ни удивительно это звучит сегодня, предложенная нам еда разительно отличалась в лучшую сторону от домашней пищи, привычной для многих курсантов, будучи как вкуснее, так и сытнее. Объясняется этот «феномен» достаточно просто. Во-первых, чтобы выдерживать требуемые

нагрузки, летчику необходимо сбалансированное качественное питание, а во-вторых, в то время очень немногие семьи могли позволить себе подобную роскошь, постоянно находясь в режиме строгой экономии.

Невозможно передать всеобщее изумление, когда старшина объявил, что желающие могут попросить добавки. Но таковых оказалось немного – большинству из нас хватало, как говорится, с лихвой. Неудивительно, что при такой кормежке некоторые курсанты стали довольно быстро прибавлять в весе. Мой товарищ Володя Киселев, худющий парень ростом под метр восемьдесят, за первых два месяца набрал целых десять килограммов. Конечно, ему пришлось ограничить свой аппетит, чтобы продолжать летать.

…Сразу же по окончании войны летный состав стали кормить гораздо хуже – в стране была напряженка с продуктами, поэтому курсантский паек вспоминался тогда с некоторой ностальгией. Но после перевода на реактивную технику снабжение авиаторов продовольствием восстановилось в полном объеме. Правда, я бы не сказал, что полеты на реактивных бомберах изматывали летчика сильнее, чем на поршневых. Скорее наоборот – сидишь себе в герметичной кабине нового самолета, шума гораздо меньше, более современные приборы работают намного надежней, а следить за ними стало проще – в случае отклонения того или иного параметра от нормы загоралась сигнальная лампочка. Внедрение надежных автопилотов существенно облегчило работу летчика. Словом, красота, да и только…

Первую ночь мне, как и всем моим товарищам, долго не удавалось заснуть. Сознание причастности к военной авиации переполняло сердце гордостью и заставляло его неистово биться в груди. Нет-нет да и протянешь руку, чтобы пощупать заветные «крылышки» на рукаве аккуратно сложенной на табуретке гимнастерки.

Каждый из нас был абсолютно убежден: еще максимум пара дней, и начнется то, ради чего мы приехали сюда, – полеты. Разлука с небом, пусть даже столь непродолжительная, казалась невыносимой бесконечной пыткой, поэтому все мы благополучно забыли, что словосочетание «военный летчик» начинается с прилагательного «военный»…

– Подъем! – как гром среди ясного неба развеял сладкий утренний сон зычный голос, раздавшийся, как и положено по уставу, в 6:30. Конечно, на первый раз, да и не на первый тоже, нам не удалось уложиться в положенные пять минут, чтобы привести себя в порядок и построиться на утреннюю физзарядку. Первый блин, как ему и положено, вышел комом – каждый

получил свою заслуженную долю замечаний. Торчащая из-за голенища сапога второпях намотанная портянка, складка на штанах, задержка при исполнении команд – ничто не могло ускользнуть от придирчивого взгляда опытного старшины.

Заправка коек, на которую отводилось не более пяти минут, также не обошлась без нареканий. Нельзя сказать, что «на гражданке» все мы были неряхами, но вряд ли кто подозревал, что такая обыденная процедура, как уборка кровати, может превратиться в столь ответственное дело. Неоднократно заставлял старшина полностью перестилать койку, завидев на ней малейший бугорок. На первых порах эти «мелочные» придирки вызывали недоумение и казались прихотью излишне строгого командира, но именно с этих «мелочей» и начинается воинская дисциплина – основа боеспособности любого рода войск.

Затем вновь следовало построение и поход строем на завтрак, начинавшийся в 7:30. Долго рассиживаться в столовой времени не было. Ровно через полчаса – занятия. Изучение уставов, общевойсковой тактики, стрелкового оружия и политическая подготовка сменялись спортивными и строевыми упражнениями.

Брусья, конь, турники, колесо для тренировки вестибулярного аппарата, футбол, плавание, двадцатикилометровые лыжные кроссы, легкая атлетика и марш-броски с полной выкладкой – все эти разнообразные физические нагрузки должны были привести наши тела в состояние, необходимое для летной работы. Приходилось, преодолевая себя, работать «через не могу». Кажется, вот он, предел. Нет сил даже с места сдвинуться… Но желание не отставать от товарищей как будто открывает второе дыхание, заставляя отстающего вновь занять свое место в строю.

Некоторые трудности вызывал подъем по канату, преодолеть шесть метров длины которого, не касаясь его ногами, было совсем непросто. Самым сильным удавалось пройти лишь половину дистанции. А дальше – висишь, как сосиска, и все. Единственным исключением был парень, имевший прекрасную спортивную подготовку и с легкостью выполнявший все необходимые нормативы. Приходилось изо всех сил тянуться за ним – что я, хуже? И буквально через месяц канат стал пройденным этапом.

Как нетрудно догадаться, самым нелюбимым занятием курсантов всех стран и народов является строевая подготовка. Нещадно палящее солнце, наотмашь хлеставший лицо проливной дождь, пронизывающий до костей ледяной ветер, идущий сплошной стеной снегопад – ничто не в силах отменить эту «пытку».

Особенно тяжело приходилось тем, кто еще не успел в совершенстве овладеть нелегкой наукой пеленания собственных ног. Небрежно намотанная в утренней спешке портянка вызывала болезненные, достаточно продолжительное время не заживавшие мозоли. В незавидной ситуации оказывался тогда курсант. Каждый шаг причиняет боль, но выйти из строя, чтобы перемотать ногу, невозможно. Еще и от старшины нагоняй получишь, если шагаешь не в ритм.

– Левой! Левой! Левой! – раздается неумолимая команда, заставляющая, в очередной раз перешагнув через себя, вбивать подошву сапог в раскаленный солнцем плац, всей ступней ощущая нестерпимый жар. Именно так, потом и кровью, закалялась воля будущих солдат. Хорошо, что я уже умел обращаться с портянками, поэтому никаких проблем с ногами не имел.

Курсант школы военных пилотов Михаил Шишков. 1940 г. Молотов

Некоторую передышку с 13:00 до 14:30 давали обед и следовавший за ним отдых. Затем вновь с прежней интенсивностью возобновлялись занятия, по окончании которых начиналась самоподготовка. В 19:00 —ужин и получасовая прогулка строем. Оставшееся до отбоя время предназначалось для стирки и глажки формы, пришивания подворотничков, бритья голов и других необходимых для приведения своего внешнего

вида в надлежащее состояние процедур.

Одним из самых приятных моментов был обязательный еженедельный поход в баню. Как будто сбрасываешь накопленную усталость и, выходя оттуда, чувствуешь себя вновь родившимся. Выдаваемым старшиной мочалкам фабричного изготовления мы предпочитали самодельные, из канатов или плетеной резины амортизаторов «Р-5» – мылились они получше. А спится-то как прекрасно после баньки… Утром поднимаешься по команде бодрым и веселым.

Но даже отбой не мог гарантировать спокойного сна, ведь сразу же после того, как намаявшиеся за день курсанты, едва упав на кровати, закрывали глаза, «на охоту» выходил все тот же неугомонный старшина, прозванный нами «хохлом». Въедливый такой мужик был, дотошный, получивший боевой опыт финской войны. Наряды раздавал за милую душу. Мимо каждой кровати пройдет и все осмотрит. Ага! Сапоги не начищены должным образом, гимнастерка сложена неаккуратно или еще что-нибудь… Тут же поднимет, заставит все исправить, после чего провинившиеся, а их всегда два-три человека набиралось, шли «чистить гальюн» или «драить палубу», то есть коридор. Не успел вовремя встать в строй по тревоге или, например, портянка из сапога выглядывает – вновь наряд… Качество работы «хохол» проверял очень строго, вплоть до того, что совал свой наслюнявленный палец в какой-либо закуток. Не дай бог пылинку найдет… Возишься часов до одиннадцати, бывало и дольше. А утром опять подъем…

Один-единственный раз мы посмели ослушаться своего старшину, о чем тут же пожалели. Вечером одного из первых летных дней он, как обычно, построил нас и вместо того, чтобы вести в столовую, – «шагом марш!» по направлению к выходу из школы. Видимо, до ужина оставалось еще немного времени, и «хохол» решил устроить внеплановую прогулку. В такие дни подобные мероприятия не практиковались, поэтому подуставшие после полетов курсанты неохотно выполнили его приказ.

Вскоре последовал новый: «Песню запевай!» Но вместо традиционного авиационного марша «Все выше, и выше, и выше» прозвучала… тишина. Откликнулся лишь запевала, да и то ненадолго. Еще дважды повторил команду старшина, и каждый раз – с тем же успехом.

«Бегом марш!» И пришлось нам совершить внеочередной марш-бросок почти до самых городских окраин, а это около пяти километров, и таким же образом возвращаться обратно. Около домиков начсостава старшина перевел нас на шаг, и вновь прозвучало: «Песню запевай!» – запели, еще и как запели!

Или другой, весьма характерный случай. Командовал нашим взводом младший лейтенант, также принимавший участие в зимнем противостоянии с Финляндией, очень требовательный и строгий офицер. На теоретических занятиях по военной подготовке он рассказывал нам о том, как тяжело далась нашей стране эта победа и как сам, обморозив руки и ноги, оказался в лазарете.

Получив опыт реальной войны, он стремился передать его нам, не жалея ни своих, ни наших усилий. Как назло, пару дней подряд шли осенние дожди, превратив полигон в сплошную грязевую ванну. Именно в это время взводный проводил практические стрельбы.

– Ложись! – вначале мы даже не поверили своим ушам, но, наученные случаем с пением, мгновенно выполнили команду, в прямом смысле ударив лицом в грязь. А на завтрашнем утреннем построении надо было в чистом обмундировании стоять. И никаких послаблений в этом правиле не допускалось в принципе. Делать нечего, вернувшись в казарму, пришлось тщательно отмывать форму и вешать ее сушиться.

На следующий день кто-то попробовал пожаловаться инструктору и тут же получил дополнительное наказание – отстранение от полетов, конечно, как только подсохнет аэродром. Ничего худшего и придумать нельзя, ведь провинившемуся курсанту приходилось весь день встречать и сопровождать каждый садящийся самолет…

Бипланы «По-2» и «Р-5» во время рулежки было необходимо держать за плоскости, помогая пилоту, не имевшему достаточного обзора вперед из-за мешавшего ему мотора, обходить встречающиеся на пути препятствия. Эта особенность присуща практически всем самолетам, имеющим хвостовое колесо. На двухмоторных СБ и «Ил-4» дело обстояло немного лучше – в переднем отсеке располагалось рабочее место штурмана, который, высунувшись по пояс из верхнего люка своей кабины, руководил действиями летчика. Проблема руления окончательно исчезла только на самолетах с передним опорным колесом…

Я как-то изрядно напортачил – в одном из первых провозных полетов «козла» оторвал на посадке, потом два дня бегал туда-сюда… Аэродром наш имел две параллельные полосы. Одна для взлета, другая для посадки. Приземлился самолет, подбегаешь, схватил его за плоскость и ведешь на стартовую позицию. Твой товарищ вновь взмывает в небо, ты же бежишь назад встречать следующего. Они ведь друг за другом идут, как на конвейере.

После окончания полетов сопровождаешь самолеты на свои

законные места. А инструктор, сидящий в кабине, еще и газ прибавляет так, что ты еле успеваешь за ним. В конце дня у меня от усталости ноги запутались, я как растянулся… Лежу, выплевывая пыль изо рта, а он самолет чуть притормозил и кричит: «Догоняй! Чего разлегся!» Поднимаешься и бежишь… Выматываешься настолько, что за ужином кусок в горло не идет.

– Ну как? – улыбается инструктор, когда я, отработав свою провинность, вновь занимал свое место в кабине самолета. – Наука впрок пошла?

– Так точно!

Не помню, чтобы подобные ситуации воспринимались как издевательство. Мы стали частью Красной армии и прекрасно понимали необходимость беспрекословного исполнения приказов командиров. Надо – значит надо. Может, иногда с нами обходились несколько грубовато, но именно таким образом солдатская наука усваивалась гораздо быстрее и эффективнее. Из нас делали настоящих солдат, готовых ко всему, и это было абсолютно правильно – война, неотвратимое приближение которой ощущалось практически во всем, вскоре потребует от защитников Родины предельного напряжения сил и воли.

Нельзя сказать, что эта жесткая муштра являлась для нас полной неожиданностью. В кинотеатрах демонстрировались художественные фильмы на армейскую тематику, да и старшие ребята, отслужившие положенный срок и вернувшиеся домой окрепшими и возмужавшими молодыми людьми, рассказывали о ночных тревогах, марш-бросках и других неотъемлемых элементах солдатской жизни. Тем не менее у многих сложилось некое романтизированное представление о воинской службе как о чем-то похожем на спортивную игру с оружием.

Реальность очень быстро внесла свои коррективы, приземлив мечтателей с небес на грешную землю. «Мы же летчики, а не пехотинцы, – иногда говорили некоторые курсанты, – а нас на строевую гоняют». Кроме того, парни, еще вчера пользовавшиеся определенной свободой передвижения, непросто свыкались с «подневольной» жизнью в замкнутом мире школы пилотов с редкими увольнениями и жесткой необходимостью возвращения из города строго в определенное время. Опоздание на полчаса влекло за собой ответственность вплоть до уголовной, не говоря уже о самоходе, самая робкая мысль о котором казалась нам вершиной самонадеянной глупости.

Правда, увольнениями нас особо не баловали. За все время пребывания в Молотове я воспользовался этой возможностью всего два или три раза. Да и не хотелось как-то… Пройти пешком по пыльной дороге пять километров, чтобы побродить по городу,

периодически беспокоя встречных прохожих вопросом, на который подавляющее большинство из них, так же, как и я, не имевшее собственных часов, не могло дать верного ответа, и затем впопыхах возвращаться назад…

Но была и другая причина, объясняющая столь странное на первый взгляд нежелание. В одном из самых больших и красивых зданий города, где до революции располагалась школа юнкеров, находилось техническое училище авиации ВМФ, в три раза превосходящее нашу школу по числу обучаемых курсантов.

Хотя никому из них по роду службы никогда не пришлось бы ступить на корабельную палубу, они носили флотские мундиры, что давало им огромные преимущества. Конечно, в бане, где предписана «форма одежды номер ноль», даже самый натренированный взгляд не смог бы отличить курсанта-летчика от курсанта-моряка. Все как на подбор подтянутые жилистые молодые ребята, пышущие здоровьем и энергией. Но одни и те же худощавые ноги совершенно по-разному смотрятся или свободно болтающимися в разношенных голенищах сапог, или скрытыми широкими клешами и до блеска надраенными ботинками.

А если взглянуть на воспетые поэтами-романтиками полосатые тельняшки, гюйсы и бескозырки с развевающимися по ветру лентами, идеально выглаженные стрелки на брюках, о которые, казалось, можно было легко порезаться…

…Секрет этого искусства открыли мне товарищи-однополчане, окончившие, в отличие от меня, военно-морские школы пилотов. Чтобы не простаивать длительное время в очередях за утюгами, они изобрели гораздо более практичный способ. В предварительно смоченные водой брюки вставлялись вырезанные из фанерного листа и обработанные шкуркой для снятия заусенцев два шаблона, точь-в-точь повторявшие форму штанин, после чего все это аккуратно укладывалось под матрац. Утром встал – штаны уже наглажены. На пару дней хватало…

На этом фоне наши пехотные пилотки, гимнастерки и галифе совершенно не имели никакого вида. Но еще хуже стало осенью, когда необходимость спасаться от холодного ветра заставила надевать шинели, служившие нам как рабочей, так и выходной одеждой. Побывавшие в грязи полигона, на разгрузке дров или картошки, выгоревшие на солнце за время занятий по строевой, они не шли ни в какое сравнение с черными морскими бушлатами. Так что известный афоризм, адаптированный к реалиям тех лет, звучал бы так: «Хочешь быть красивым – иди в моряки».

Неудивительно, что наши ровесницы гораздо более благосклонно принимали ухаживания этих бравых ребят, что

очень сильно задевало наше самолюбие. Ситуацию не могла выправить даже пресловутая нарукавная «курица». Скорее наоборот, она еще больше усугубляла проблему, превращая своих обладателей в объект постоянных насмешек со стороны победителей.

Тем не менее моряки, видимо, всерьез опасались конкуренции в борьбе за девичьи сердца, поэтому решили вопрос радикально и с максимальной эффективностью. Как известно, в любом городе, где поблизости расположены воинские части, всегда присутствуют военные патрули, каждый день выходящие на охоту за сбежавшими в самоволку солдатами и нарушителями общественного порядка, естественно, в погонах.

Кроме того, в сферу их компетенции входили неопрятный внешний вид находившихся на улицах военнослужащих и несоблюдение таковыми субординации (например, не заметил солдат проходящего мимо старшего по званию, забыл отдать ему честь). А уж если за бокалом пива поймали… Сразу в комендатуру, оттуда – в свою часть. Конечно, после такого скандала об увольнении можно было даже не заикаться как минимум полтора месяца. Еще и наряды вне очереди…

Поскольку наша школа пилотов находилась за пределами города, военные патрули в Молотове состояли из курсантов-моряков под командой своих же офицеров. Отсюда и тактика… Любой из нас, стоит лишь попасть в их поле зрения, немедленно останавливался «для проверки документов». И никакие попытки обойти патруль, загодя перескочив на другую сторону улицы, не спасали.

Документы, конечно, в полном порядке, но это лишь «повод для знакомства». А найти, к чему придраться, не составляло никакого труда – шинелишка, как ни крути, не самой первой свежести… Да и сапоги, пока до города дойдешь, запылятся. Оботрешь их лопухом каким-то, но это все равно не то…

– Ну что, ребята, пройдемте-ка с нами в комендатуру! – с насмешкой в глазах произносит командир патруля.

– Все поняли… Сейчас уйдем… – Обидно, конечно, но против силы не попрешь.

– Ну ладно… – «снисходительно» соглашается он. – Чтоб я вас больше не видел!

Так что ничего иного не оставалось, как несолоно хлебавши ретироваться к месту прохождения службы…

Некоторые тут же пожалели о том, что оказались в столь экстремальных условиях, и, казалось, нашли способ вернуться домой. Дело в том, что в армию тогда призывали в двадцать лет, а самым старшим из нас едва исполнилось девятнадцать,

попадались даже курсанты моложе восемнадцати. Уже через пару недель двое самых отчаянных написали начальнику школы рапорты с просьбой об отчислении как не достигших призывного возраста. В тот же день до нашего сведения был доведен приказ, согласно которому их перевели в роту охраны.

– Товарищ майор, – начались слезные просьбы, – простите нас… это по недомыслию…

Но командир был неумолим, и может быть, именно по этой причине у всех остальных от желания покинуть стены школы не осталось и следа, а незавидная судьба наших бывших соучеников, сменивших штурвалы боевых машин на винтовки, окончательно развеяла остатки иллюзий. Как сложились в дальнейшем их жизни, мне неизвестно. Когда несколько месяцев спустя нас перевели в Энгельс для переучивания на самолеты СБ, они так и остались в Молотове…

…Кстати, ни о каких неуставных взаимоотношениях даже речи быть не могло – среди курсантов царили взаимовыручка и взаимопонимание. Настоящая дружба складывалась с одним, максимум двумя ребятами, с остальными – как с хорошими соседями. Конечно, далеко не все и не всегда проходило без сучка и без задоринки. Столкновения характеров обязательно происходят в замкнутом коллективе, которым является казарма воинской части. Находились любители неуместных шуток и розыгрышей, но им быстро объяснили недопустимость подобного, в крайнем случае пригрозив «темной». Но до «дела» так ни разу и не дошло – возникавшие конфликты разрешались исключительно словесным внушением. Дедовщина появилась в нашей армии гораздо позже, в результате очередных хрущевских «реформ»…

Самолет «Р-5»

Конечной целью обучения в Молотовской школе военных

пилотов было освоение самолета «Р-5», использовавшегося в качестве разведчика, ближнего бомбардировщика и штурмовика. Предыдущим выпускникам отводилось для этой цели полтора года. Программа их подготовки включала стрельбы из курсового пулемета и учебные бомбометания, но наш курс был ускоренным, всего полгода, поэтому боевое применение мы должны были проходить непосредственно в строевой части.

Требованиям второй половины 30-х годов архаичный биплан «Р-5», верой и правдой отслуживший уже десять лет, вряд ли соответствовал, но по сравнению с «У-2» мог считаться грозной боевой машиной. Двигатель «М-17» взлетной мощностью 715 лошадиных сил обеспечивал «пятерке» максимальную скорость 220 км/ч на высоте 3000 метров, подняться на которую самолет мог менее чем за три минуты. Экипаж состоял из двух человек – летчика и летчика-наблюдателя (летнаба), так тогда называли штурмана. Наружные бомбодержатели позволяли в перегрузочном варианте нести бомбы общей массой до 400 килограммов, но обычно брали 4 фугаски «ФАБ-50», по 50 килограммов каждая. Стрелковое вооружение самолета было откровенно слабым: курсовой пулемет винтовочного калибра, стрелявший через плоскость винта, и оборонительный крупнокалиберный пулемет, расположенный на турели в задней кабине.

Буквально на второй день пребывания в школе мы начали изучать конструкцию, аэродинамику и эксплуатационные особенности новой машины, а также теорию навигации. Несмотря на то что уровень проработки всех вопросов был ощутимо глубже, чем в аэроклубе, полученные ранее знания существенно облегчили нашу задачу. Конечно, появились и новые, незнакомые нам разделы, в частности вооружение и тактика, но привычка к систематическому труду и хорошая квалификация преподавателей помогли нам освоить весь объем теоретической программы.

Прямо на стоявших вдоль летного поля самолетах проходило практическое изучение матчасти «Р-5», в частности расположенного в передней кабине летчика приборного оборудования, которое, впрочем, как и на всех отечественных машинах той поры, было весьма скромным и включало в себя лишь самое необходимое: высотомер, указатель скорости, часы, температура охлаждающей мотор воды, температура головок цилиндров и давление масла. Авиагоризонта «Р-5» не имел, поэтому пространственное положение самолета определялось по простейшему прибору под названием «Пионер», стрелка которого показывала угол крена, а шарик, находившийся внутри слегка

изогнутого стеклянного цилиндра, – скольжение. Отклонение этого шарика от центрального положения сигнализировало об отсутствии должной координации движений органов управления при выполнении фигур пилотажа.

В задней кабине летнаба имелись часы, высотомер, указатель скорости и прицел для бомбометания, а также снимавшаяся ручка и педали, обеспечивавшие управление самолетом в случае ранения или гибели летчика. На самолетах, предназначенных для обучения курсантов, место летнаба занимал инструктор.

Столь нетерпеливо ожидаемые нами полеты начались вновь с «У-2», на котором к имевшимся у меня сорока аэроклубовским часам я добавил еще пятнадцать.

…Последний раз мне довелось сесть в кабину этого самолета, тогда уже называвшегося «По-2» в честь его создателя, зимой 1947/48 года, когда ввиду тотального топливного дефицита поставки бензина «Б-100», необходимого для наших «Бостонов», прекратились. Но пилот, лишенный практики, катастрофически быстро теряет свои приобретенные столь тяжелым трудом навыки, поэтому нам и пришлось совершить своего рода возврат к истокам. Трудяга-кукурузник, работавший на гораздо более дешевом «Б-70», оказался как нельзя более кстати. Пара дней в неделю, отведенных для полетов по кругу, и один ночной вылет продолжительностью чуть больше часа худо-бедно, но все-таки помогали сохранять нашу летную форму…

Затем, после сдачи зачетов по теоретическому курсу, мы приступили к практическому освоению «Р-5». Примерно после полутора десятка провозных я совершил первый самостоятельный вылет.

Семикратное увеличение мощности ощущалось с первых секунд разбега. Даешь газ, и самолет словно идет за ним как привязанный, силой инерции прижимая тебя к спинке сиденья. Но в целом по легкости управления «Р-5» был похож на «У-2», разве что немного строже и требовательней. Некоторые опасения вызывала более высокая посадочная скорость «пятерки», но после трех-четырех полетов разница в 30 км/ч стала казаться не такой уж значительной.

Принципиальным отличием двух рожденных в одном конструкторском бюро бипланов было наличие на «Р-5» водяного радиатора. Пять оребренных цилиндров звездообразного двигателя «М-11», стоявшего на «У-2», охлаждались потоком набегающего воздуха, что было весьма удобно в эксплуатации. Двенадцатицилиндровый «М-17» имел жидкостное охлаждение. Конечно, теплота, отведенная от мотора, все равно сбрасывалась в атмосферу, но не так, как в «М-11», а через радиатор, по мере

необходимости опускавшийся в воздушный поток или, наоборот, – выводившийся из него.

Технический уровень отечественного самолетостроения 30-х годов не позволял осуществлять автоматическое управление этим процессом, поэтому пилоту приходилось следить за температурой головок цилиндров, реагируя на ее изменение соответствующим вращением небольшого штурвальчика.

Как известно, самым неблагоприятным режимом работы двигателя является взлетный – он требует максимальной мощности мотора. Скорость при этом сравнительно небольшая, что диктует необходимость полного выпуска радиатора для максимального увеличения площади теплообмена.

После взлета убираешь радиатор где-то на половину и не трогаешь его вплоть до самой посадки. Иначе рискуешь переохладить двигатель, что чревато его заклиниванием и в лучшем случае аварийным приземлением с соответствующими последствиями в виде отчисления из школы или, при неблагоприятном стечении обстоятельств, военного трибунала. В то время легко могли присобачить умышленное вредительство…

А перед заходом на посадку требовалось полностью убрать радиатор. Он ведь на амортизаторах висел. Забыл это сделать, да еще и резко плюхнул самолет – амортизаторы удар выдержат, но шланг подвода воды от движка, не имевший достаточной длины для компенсации таких больших перемещений радиатора, может оборваться. Будешь самолеты встречать весь следующий день, и хорошо, если только один…

Полеты по кругу на первый взгляд кажутся совсем простыми. Зарулил на старт, поднимаешь руку в знак готовности и ждешь, когда солдат, стоящий рядом с твоим самолетом, получив сигнал командира, поднимет флажок, разрешающий тебе взлет. Полный газ и – поехали! В это же самое время другая крылатая машина уже касается колесами земли…

Оторвался, сделал четыре разворота, зашел на посадку – всего каких-то десять минут… И все повторяется вновь и вновь с точностью часового механизма. Ну что там сложного, подумает далекий от авиации человек и будет неправ. За этой кажущейся легкостью скрывается напряженная и слаженная работа руководителя полетов, солдат-сигнальщиков, техников, готовящих машины к полетам и, конечно же, самих пилотов, сравнимая с выступлением большого симфонического оркестра, в котором каждый исполняет свою конкретную партию. Ошибка одного может превратить прекрасную музыку в нестерпимую какофонию звуков. В нашем случае последствия несогласованных действий могут оказаться гораздо серьезнее и привести к аварии.

Слава богу, за все время, проведенное мной в Молотове, произошло лишь одно летное происшествие – «Р-5» нашего тридцатилетнего помкомвзвода, носившего три сержантских треугольника на петлицах, уклонившись на разбеге в сторону, врезался в стог сена, находившийся поблизости от взлетной полосы лугового аэродрома и приготовленный к использованию в подсобном хозяйстве школы. К счастью, летчик отделался легким испугом, а самолет, получивший незначительные повреждения, вскоре был восстановлен.

Полеты в зону проводились по весьма усеченной программе. Предыдущие выпускники выполняли полный комплекс фигур пилотажа, но, поскольку «Р-5» к тому времени уже сняли с производства, наш самолетный парк давно не обновлялся и был весьма изношенным. Поэтому инструкторы, опасаясь катастроф, запрещали нам штопорить и делать мертвые петли, ограничиваясь переворотами и виражами. Свалил «пятерку» в крен и тянешь ручку на себя, всем телом ощущая нервную дрожь стабилизатора… Да, действительно, не выдержать этому самолету большей нагрузки.

Любые попытки модернизации «Р-5» не имели никакого смысла – век боевых бипланов безвозвратно ушел. Именно поэтому было принято решение переучить нас на СБ, двухмоторный фронтовой бомбардировщик, начавший поступать в строевые части с 36-го года. Тем не менее «пятеркам» довелось принять участие в Великой Отечественной, но их довольно быстро перебили немецкие истребители и зенитчики.

Поздней осенью пригнали две «спарки» СБ. Но поскольку длины взлетно-посадочной полосы едва-едва хватало для опытных летчиков, а окружавшие аэродром сосны вкупе с изобиловавшей оврагами и реками местностью не позволяли привести размеры летного поля в соответствие с требованиями безопасности учебных полетов, нашу эскадрилью в полном составе перевели в Энгельс, вторую – в Новосибирск.

В последние ноябрьские дни 40-го года мы, как всегда, строем, прибыли на вокзал. Прямого железнодорожного сообщения с Энгельсом Молотов тогда не имел, поэтому пришлось сделать небольшой крюк до Челябинска, где полностью занимаемый нами вагон подцепили к другому поезду, и мы без особых приключений добрались к месту назначения.

Энгельс существенно отличался от тех немногих городов, которые мне до этого приходилось видеть, идеальной чистотой улиц и, я бы сказал, художественным подходом к планировке жилых районов. Красивые, словно игрушечные, одноэтажные домики, возле которых, ведя неторопливую беседу, чинно

восседали их довольно хорошо одетые хозяева, аккуратно побеленные заборчики, едва поднимавшиеся выше колена, посыпанные песочком дорожки – все это было непривычно и заставляло ощущать себя здесь чужеродными объектами. И неспроста – город населяли этнические немцы, несмотря ни на что сохранившие свойственный им жизненный уклад.

В правоте общеизвестной истины, гласящей о возможности познания всего на свете лишь в сравнении, было совсем нетрудно убедиться, стоило лишь перебраться на другой берег Волги в расположенный напротив Саратов, где на фоне свежайших впечатлений о чистоте и порядке, царивших в Энгельсе, неопрятность, а в определенные времена года и непролазная грязь, в которой можно увязнуть по колено, навевали не самые приятные мысли…

Школа пилотов, в которой нам предстояло изучить самолет СБ, так же как и в Молотове, была расположена в пяти километрах от города, но на этом сходство оканчивалось. Здесь, в Энгельсе, все поражало своим размахом и масштабностью – большой клуб, где по выходным крутили кино или выступали приезжие артисты, прекрасный двухэтажный дом офицеров с балконами и танцевальным залом, стадион и спортивный зал – словом, все необходимое для полноценного досуга.

Учебная база была более подготовленная. Класс тактики, класс навигации, класс двигателей, класс конструкции самолетов и класс электрооборудования обеспечивались всевозможными наглядными пособиями: от плакатов до разобранных и разрезанных моторов, различных фрагментов планеров крылатых машин, а также стрелкового и бомбового вооружения.

В огромной аудитории находился СБ с полностью оборудованными кабинами летчика и штурмана, снятой обшивкой и одной плоскостью, служивший тренажером для обучения запуску, полетной эксплуатации и выключению двигателей. Работал он от электромотора и тут же сигнализировал о любом неправильном действии курсанта. Каждый вечер мы занимались самоподготовкой на этом самолете, благодаря чему пару месяцев спустя чувствовали себя вполне уверенно, находясь в кабине настоящей боевой машины.

Подобный размах не был случайностью – до нашего прибытия в энгельсской школе пилотов уже имелось целых семь учебных эскадрилий. В ряды нашей группы, сложившейся еще в уфимском аэроклубе, добавили еще десять ребят, и она стала восьмой, командование которой принял лейтенант Шевчук. Эскадрилья состояла из трех звеньев, в звене было по три инструктора, за каждым из них закрепили по четыре-пять курсантов. Получается,

в среднем весь курс насчитывал около трехсот двадцати человек.

Нам стали давать некоторую информацию о тактико-технических характеристиках новых отечественных и заграничных моторов и самолетов. Из иностранных наибольшее внимание уделялось немецким. Говорили даже о лучшей надежности их приборного оборудования и особенно двигателей.

Рассказали также и о том, что у немцев командиром экипажа бомбардировщика является штурман, человек, если уж быть предельно честным, более образованный. Летчика научили за штурвал держаться – и хорошо. Всю остальную, интеллектуальную, работу выполняет штурман. Прокладка маршрута, навигация и ориентирование во время полета, точное бомбометание – все это составляло сферу его компетенции. Ты лишь «крути баранку», куда скажут… Именно поэтому теоретическая подготовка штурманов была намного сложнее. Недаром на фронте за ними закрепилось уважительное прозвище «Ваше благородие». И в этом не было никакой иронии, лишь честное признание очевидного факта.

С другой стороны, штурвал самолета находится исключительно в руках летчика. Именно он ведет самолет к цели порой в самых отвратительных погодных условиях, под огнем зенитной артиллерии выдерживает его на боевом курсе, обеспечивая точность поражения цели. Именно он своевременным маневром спасает экипаж от верной смерти при атаке истребителей противника и чудом приводит израненную боевую машину домой, как говорится, «на честном слове и на одном крыле»… В общем, какая система лучше – трудно сказать, ведь судьба экипажа в равной степени зависит как от летчика, так и от штурмана…

А в остальном все осталось по-прежнему – все те же строгая дисциплина и субординация. Между прочим, выдрессировали на всю оставшуюся жизнь. До сих пор начинаю свой день с бритья и, возвращаясь домой, аккуратно ставлю обувь только на свое место. Более того, заботы о своем внешнем виде я никогда не перекладывал на супругу. Стирка, глажка, подшивка подворотничков – исключительно сам…

Едва мы успели освоиться на новом месте, вышел «Приказ об изменении порядка прохождения службы младшим и средним начальствующим составом в ВВС Красной Армии» наркома обороны Тимошенко № 0362 от 22 декабря 1940 года. Этот приказ до сих пор вспоминается авиаторами моего поколения как незаслуженная пощечина. Но если попытаться непредвзято разобраться в причинах, побудивших руководство принять это решение, то становится понятным, что оно, как и любая реформа,

имеет свои плюсы и минусы.

Согласно этому приказу в ВВС устанавливался срок действительной службы четыре года, начинавшийся со дня поступления в военно-авиационную или авиатехническую школу, а летчики, штурманы и авиатехники, прослужившие в рядах Красной армии менее четырех лет, переводились на казарменное положение.

Слов нет, малоприятная ситуация. В нашей эскадрилье был младший лейтенант, всего на пару годков старше меня. Окончил эту же школу и остался в ней инструктором, уже и жениться успел к тому времени. Его в казарму загнали, а супруга дома осталась. Приходилось бедняге даже в самоволку бегать.

Да и материальное обеспечение, как водится, отставало. Казармы ведь были только для курсантов, роты охраны и БАО (батальона аэродромного обслуживания), вот и пришлось лейтенантов к ним подселять. Это, конечно, не дело.

Но рассматривать любое событие вне времени, в котором оно происходило, в корне неверно, поэтому при детальном рассмотрении сложившейся ситуации многое становится понятным. «В современной международной обстановке, чреватой всякими неожиданностями, переход от мирной обстановки к военной – один шаг», – гласил приказ. «При существующем же положении, когда летно-технический состав, обремененный семьями, живет по квартирам зачастую на расстоянии десятка и более километров от своих аэродромов, авиачасть быстро собраться по тревоге не в состоянии. Только на сборы и оповещение летного состава затрачиваются многие часы… Все это также подрывает боеспособность нашей авиации».

Здесь нечего возразить. Приближение войны ни у кого не вызывало сомнений, чувствовалось, вот-вот начнется… Гитлеровцы уже захватили всю континентальную Европу, остались только мы.

Другое нововведение приказа № 0362, по-видимому, позаимствованное у немцев и англичан, было, на мой взгляд, неправильным – курсантов-летчиков, штурманов и техников стали выпускать из школ и училищ в сержантском звании. Выдержать подобное было морально тяжело, особенно зная, что наши предшественники получили лейтенантские «кубари». Нам же, чтобы стать офицерами, пришлось бы сдавать экзамен экстерном лишь после окончания срочной службы.

Кроме того, вносилась определенная путаница в иерархию подчинения. В частях нередкими были случаи, когда в одном экипаже служили летчик-сержант и штурман-лейтенант, выпустившийся на год раньше. В воздухе, согласно уставу

бомбардировочной авиации, командиром был летчик, а на земле – штурман, он же офицер. Построил после полета свой экипаж и повел в столовую…

…Почти сразу после прибытия в Энгельс нам начали шить офицерскую форму, авиационную, темно-синего цвета, но в результате все скомкалось, и в мае 41-го, по окончании школы военных пилотов, нас выпустили, вообще не присвоив никакого воинского звания, и все в тех же солдатских робах с курсантскими нашивками отправили в 1-ю резервную бригаду ВВС, а наши личные дела прислали по месту службы примерно через год.

Мне и моим товарищам носить сержантские треугольники не довелось. А в 43-м этот злосчастный приказ отменили, присвоив таким вот, как мы, офицерские звания. Так я и стал младшим лейтенантом…

Переход на легендарный СБ был воспринят нами с огромным энтузиазмом. Первый в СССР цельнометаллический бомбардировщик-моноплан с гладкой обшивкой и двумя моторами «М-100» мощностью по 750 лошадиных сил, созданный под руководством А. Н. Туполева в 1934 году, прекрасно проявил себя в Испании, развивая с полной нагрузкой скорость чуть меньше 400 км/ч, недоступную франкистским истребителям. Республиканцы любовно называли его «Катюшкой» в честь героини популярной оперетты.

Боевые действия выявили и весьма существенные недостатки СБ, главным из которых являлось отсутствие протектиро-ванных бензобаков и системы их заполнения инертным газом, что при малейшем попадании гарантировало пожар. Бомбовая нагрузка в 500 килограммов также не могла удовлетворить запросы военных, да и новые модификации немецкого истребителя «Мессершмитт-109» уже достигли скорости, необходимой для успешного перехвата СБ.

Конструкторам удалось существенно усовершенствовать свое творение. Новые моторы «М-103», на 210 «лошадок» мощнее прежних, позволили увеличить грузоподъемность в три раза. Установили телефонную связь между членами экипажа, правда, микрофон, висевший на груди, улавливал шум работавших двигателей, чем создавал существенные помехи. Порой разобрать, что говорит тебе штурман, было практически невозможно. Так же проблематично было нащупать этот самый микрофон, чтобы поднести его ближе ко рту – одна рука занята штурвалом, другая контролировала газ. Ларингофоны, решившие эти проблемы, появились уже во время войны.

При неработающей внутренней связи штурман имел возможность управлять действиями летчика посредством трех

разноцветных сигнальных лампочек, означавших «лево руля», «так держать» и «право руля». Эта схема оказалась настолько удачной, что ее использовали на всех отечественных и поставляемых в СССР по ленд-лизу бомбардировщиках.

Тем не менее сохранилось и доставшееся в наследство от «ТБ-3», не имевшего голосового СПУ, весьма архаичное средство общения между собой членов экипажа, лишенных возможности визуального контакта, – пневмопочта, аналог современного SMS-сообщения.

Нужно, например, снизить высоту полета или существенно изменить курс, штурман пишет на бумаге послание пилоту и словно в конверт кладет его в специальную гильзу, которую, в свою очередь, вставляет в приемное отделение трубы, проложенной вдоль всего фюзеляжа. Далее, установив стрелку указателя на выбранного адресата, в нашем случае пилота, необходимо повернуть кран, открывающий доступ в систему «забортного» воздуха. Все – сообщение доставлено. Осталось только сигнальной лампочкой поморгать: «загляни, мол, в «почтовый ящик»…

Новинкой, должной значительно облегчить управление самолетом в сложных метеорологических условиях, стал авиагоризонт. К сожалению, полностью довериться этому прибору было невозможно из-за его непредсказуемого поведения. Летишь при хорошей погоде, ровно удерживая самолет, смотришь – авиагоризонт крен показывает или вообще перестает реагировать на любые эволюции. Выручал уже хорошо знакомый нам «Пионер», по которому в основном и ориентировались. А действительно безотказный авиагоризонт впервые я увидел только на американских «Бостонах».

Но заставить самолет лететь быстрее так и не удалось, несмотря ни на какие усилия, – крыло, спроектированное для скоростей до 450 км/ч, обладало слишком большим профильным сопротивлением и непреодолимо тормозило машину, изо всех сил цепляясь за воздух. По этой причине в 40-м году было принято решение отказаться от дальнейшего производства хорошо освоенных летчиками СБ… Но мы даже не подозревали об этом и продолжали свою подготовку – в летных частях оставалось довольно значительное число этих машин, ресурс которых позволял их дальнейшую эксплуатацию…

Оттепель в 41-м началась гораздо раньше, чем обычно. Из-за растаявшего снега загородные дороги превратились в одну сплошную лужу, и мы, чтобы не промокали сапоги, ежедневно смазывали их рыбьим жиром.

В конце февраля, стоило земле достаточно подсохнуть,

начались полеты. Каждый отряд получил в распоряжение свой собственный аэродром, что заметно ускорило процесс. Это стало возможным благодаря наличию достаточного количества полей, пригодных для посадки наших СБ, тем более что фронтовой бомбардировщик и проектировался для подобной взлетно-посадочной полосы.

Вначале пришлось трижды слетать на «Р-6», двухмоторном самолете с архаичным гофрированным покрытием, имевшем скорость в пределах 180-200 км/ч. Иначе как «гробом» данное чудо техники мы не называли, проклиная «тот день и час, когда сели за баранку этого пылесоса». Да, именно за баранку, а не штурвал. Крутишь ее… а самолет вначале совсем не реагирует… затем нехотя начинает крениться в требуемую сторону, причем с ускорением, угрожая перевернуться. Впопыхах «рулишь» в обратную сторону, но и теперь он отзывается не сразу… Это была машина с крайне замедленной реакцией, тугодум.

После такой «воздушной акробатики» мы со скрытой тревогой ожидали знакомства с «Катюшкой». Еще бы, учебный самолет, по идее, должен быть проще в управлении, чем боевой. Но наши опасения, к счастью, не оправдались. СБ оказался простой и удобной в управлении машиной, прощавшей даже довольно грубые ошибки пилотирования, легко выполнявшей виражи с креном до семидесяти градусов без потери высоты. Взлет и посадка не вызвали ни у кого из нас никаких затруднений.

Единственным существенным недостатком, затруднявшим управление СБ, был плохой обзор из пилотской кабины, находившейся как раз между двигателями, поэтому, чтобы осмотреться по сторонам, приходилось качать самолет из стороны в сторону.

Пятнадцати полетов на «спарке» оказалось достаточно, чтобы выпустить нас самостоятельно. Один за другим утюжили «Катюшки» летное поле, выполняя полеты по кругу то в правую, то в левую сторону. Левый круг давался мне лучше.

Получив базовые навыки, мы перешли к более сложным упражнениям, осваивая полет на одном двигателе. Многим летчикам моего поколения это умение спасло жизнь. Надо сказать, очень сложная наука, не терпящая ни малейшей невнимательности. Неработающий мотор создает большое аэродинамическое сопротивление, и самолет постоянно стремится развернуться в его сторону и, перевернувшись через крыло, беспорядочно рухнуть на землю. Конечно, из соображений безопасности один из двигателей не выключали полностью, а просто убирали на нем обороты. Возможности запуска моторов в

воздухе на отечественных самолетах не имелось…

Полеты по приборам, боевое применение и групповую слетанность мы не отрабатывали совершенно. Для первого не хватало времени, для второго – штурмана, третье – по месту службы. Нас, воздушных извозчиков, стремились выпустить как можно быстрее, порой принося качество подготовки в угоду количеству строевых пилотов. Совсем скоро за это также пришлось заплатить страшную цену, исчисляемую человеческими жизнями…

Тем не менее за все время учебы в Энгельсе не было ни одного летного происшествия. Предпосылки, конечно, периодически возникали. То на развороте скорость потерял, то уклонился при заходе на посадку, не учтя боковой ветер… Причина одна – человеческий фактор. А вот техника не отказывала ни разу, что внушало доверие к управляемым нами машинам.

В конце мая 41-го, по окончании учебной программы, нас направили в Воронеж, где базировалась 1-я резервная бригада ВВС. Инструктор Шевчук пришел на вокзал проводить своих еще не совсем оперившихся птенцов. Мы столпились вокруг него, и каждый от всей души благодарил своего наставника, которому пришлось изрядно потрудиться, чтобы успеть в столь сжатый срок дать нам как можно лучшую подготовку. От избытка чувств практически одновременно вся группа затянула столь любимый нами «Авиационный марш». «Все выше, и выше, и выше», причем каждое следующее «выше» звучало еще громче, чем предыдущее. С таким задором мы не пели еще никогда. «Жаль, старшина не слышит», – подумал я.

Вскоре паровоз дал сигнал к отправлению, и поезд, медленно набирая обороты, покатил новоиспеченных военных пилотов в неизвестное будущее, представлявшееся нам, вчерашним курсантам, прекрасным и безоблачным. Несмотря на то что, казалось, сам воздух последних мирных месяцев был наполнен ожиданием готовой вот-вот разразиться войны, мы неистово веселились, наполняя вагон беззаботным юношеским смехом. Долго еще мерный перестук колес и ритмичное покачивание вагона безуспешно пытались одолеть кипучую энергию молодости, постепенно убаюкивая расшумевшихся ребят…

В Воронеже нас ждал еще один сюрприз. Нашу группу в полном составе перевели в дальнюю бомбардировочную авиацию, имевшую на вооружении самолет «ДБ-3» и его усовершенствованную модификацию «ДБ-3Ф», в марте 42-го получившую обозначение «Ил-4» в честь своего создателя С. В. Ильюшина.

…Прародитель «ДБ-3», опытный «ЦКБ-26», в июне 35-го впервые поднялся в воздух и после соответствующей программы испытаний пролетел над Красной площадью во время первомайской демонстрации 36-го года. Вечером того же дня ведущий летчик-испытатель Коккинаки продемонстрировал Сталину возможности новой машины, выполнив на двухмоторном бомбардировщике три мертвых петли подряд, что обеспечило положительное решение о принятии самолета на вооружение.

На этом отважный пилот не успокоился и до конца года установил на том же «ЦКБ-26» ряд мировых рекордов грузоподъемности, а в апреле 39-го достиг на усовершенствованном «ЦКБ-30» «Москва» восточного побережья Северной Америки, преодолев 8000 километров за 22 часа 56 минут со средней скоростью 348 км/ч…

Дальний бомбардировщик «Ил-4»

Изучение матчасти «ДБ-3Ф» началось прямо на воронежском авиазаводе № 18, на котором они и производились. Чтобы напрасно не терять времени на дорогу, нас поселили недалеко от заводской проходной. Гордость от сознания того, что вскоре мы сядем за штурвалы самолета, имеющего столь славные корни, придавала сил и энтузиазма.

Мотор «Ильюши», «М-87Б», не превосходил мощностью «М-103», устанавливавшийся на СБ, зато имел гораздо большую живучесть, обеспеченную воздушной схемой его охлаждения. Даже самая незначительная пробоина в блоке цилиндров или радиаторе гарантированно выводила из строя «водяной» движок, тогда как «воздушный» мог работать и с двумя разбитыми цилиндрами из четырнадцати.

Приблизительно равными были и скорости обоих самолетов,

но «ДБ-3Ф» мог поднять в два раза большую бомбовую нагрузку, имея максимальную дальность полета чуть больше трех тысяч километров, что позволяло отнести его к классу дальних бомбардировщиков.

От нападения вражеских истребителей «ДБ-3Ф» мог отстреливаться из трех пулеметов ШКАС. Один из них располагался в носовой штурманской кабине, другой – в кормовой турели, а третий, прикрывавший нижнюю полусферу, – в люковой установке. Подобное оборонительное вооружение было слабоватым, поэтому весной 44-го на «Ил-4» установили новую турельную установку с крупнокалиберным пулеметом.

Уже знакомое нам навигационное оборудование дополнилось радиокомпасом «РПК-2», рамочная антенна которого устанавливалась внутри каплеобразного обтекателя внизу фюзеляжа. Перед полетом радист настраивал приемник на частоту приводной радиостанции, координаты которой записывал штурман. Стоило самолету попасть в радиус ее действия, определение курса, ведущего к ней, не представляло никаких затруднений. Нет числа случаям, когда только это и позволило восстановить потерянную вследствие неблагоприятных погодных условий ориентацию.

Дальняя связь осуществлялась с помощью приемопередающей радиостанции РСБ «Двина», связь между летящими поблизости самолетами обеспечивала радиостанция УКВ-диапазона. Для переговоров экипажа служило «СПУ-3». Нужно признать, отечественное радиооборудование было весьма далеким от совершенства и серьезно уступало мировым аналогам, однако выбирать не приходилось.

В передней кабине штурмана располагался резервный комплект управления самолетом, дававший возможность привести машину домой в случае тяжелого ранения или гибели пилота, что во время войны спасло не один экипаж.

Имел «ДБ-3Ф» и ряд серьезных недостатков. На взлете он все время стремился уйти вправо, но к этому еще можно было приспособиться, добавляя обороты правого двигателя. А вот малый запас устойчивости превращал многочасовой полет в утомительную борьбу с постоянно норовившим завалиться на крыло, клюнуть вниз или неожиданно задрать нос кверху самолетом. Словом, машина буквально висела на руках.

Хуже всего дело обстояло с продольной управляемостью. Давало о себе знать даже некоторое перемещение радиста вдоль фюзеляжа, вызванное необходимостью перенастройки приемника или передатчика. Кроме того, самолет был склонен к «козлению» при посадке, целлулоидное остекление кабин через год желтело,

существенно затрудняя обзор, да и сама культура производства оставляла желать лучшего…

Тем не менее «Ильюша» отслужил в дальней авиации с первого дня войны до самого ее окончания. За десять лет его производства было выпущено 6784 самолета «ДБ-3» и «Ил-4» всех модификаций. Бомбардировщики «Ил-4» прослужили в строевых частях первой линии до 47-го года, а торпедоносцы «Ил-4Т» заменили реактивными «Ил-28» на пять лет позже…

Конструктивные особенности новых машин изучали в ускоренном темпе, так сказать, галопом по европам, но, благодаря возможности пощупать реальное «железо» и в целом достаточным знаниям аэродинамики и теории полета, мы справились с этой задачей. Затем на полевом аэродроме, расположенном южнее Воронежа, поблизости от станции Левая Россошь, успели выполнить по два провозных на брата.

Подводя краткие итоги, должен с предельной честностью сказать – подготовка, полученная нами, была совершенно недостаточной для полноценного выполнения боевых задач. Менее чем за год я налетал 15 часов на «У-2», около 25 часов на «Р-5» и до 30 часов на СБ, включая провозные. Но все это – лишь при безветренной солнечной погоде с видимостью «миллион на миллион». Практических полетов по приборам и тем более в сложных метеорологических условиях нам не давали, что существенно снижало нашу ценность в качестве военных пилотов.

Абсолютно убежден: для полноценного освоения самолета «ДБ-3Ф» или аналогичного ему необходимо около двухсот часов, включающих весь спектр учебных заданий. Так что назвать меня, выпускника летной школы образца 41-го года, боевым летчиком можно было лишь с очень большой натяжкой.

Инструктор

Военные успехи гитлеровской Германии, в считаные недели весенне-летней кампании 40-го года покорившей Западную Европу, не могли не вызывать обоснованных опасений. И даже Пакт о ненападении, подписанный Молотовым и Риббентропом в 39-м, не добавлял оптимизма – в искренность нацистов никто не верил. Этот договор, продиктованный руководству нашей страны политической ситуацией конца 30-х, всего лишь предоставил некоторую передышку, которую было необходимо использовать для подготовки к достойной встрече агрессора – именно так воспринимали мы, простые советские люди, создавшуюся ситуацию.

И когда на карте Европы четко обозначилась граница между Германией и ее сателлитами, с одной стороны, и Советским Союзом – с другой, а падение Великобритании, запертой на своем острове, казалось делом ближайших нескольких месяцев, неизбежность военного столкновения не вызывала ни малейшего сомнения. «Опять германец на нас попрет», – выражали всеобщее мнение ветераны первой империалистической. Казалось, сам воздух последних нескольких мирных месяцев был насквозь пропитан предчувствием вот-вот готовой разразиться большой войны. Тем не менее вряд ли кто в теплый субботний вечер 21 июня мог предвидеть, что до наступления судного дня оставалось лишь несколько часов…

То, что случилось нечто из ряда вон выходящее, стало понятно практически с самого утра, когда весь летно-технический состав спешно собрали около штабного домика. Вместо обычной деловитой размеренности, свойственной работе резервной бригады, – бесконечная череда звонков по оперативной линии, строгие озабоченные лица проносившихся мимо офицеров и непривычная гнетущая атмосфера. Вскоре по рядам, словно ток, мгновенно пронеслась зловещая новость: «Война! Война началась…»

Некоторое время спустя репродукторы передали выступление заместителя Председателя Совета Народных Комиссаров В. М. Молотова с правительственным сообщением о вероломном нападении на нашу страну немецко-фашистских захватчиков. Никаких сведений об обстановке на фронте в нем не содержалось, и мы, воспитанные довоенной пропагандой, были абсолютно убеждены, что временное немецкое наступление вскоре выдохнется в тяжелых боях на приграничных территориях, после чего советские войска погонят супостата с родной земли. «Наше

дело правое! Враг будет разбит! Победа будет за нами!» – этот призыв словно проникал в самое сердце, заставляя его неистово биться.

Иногда ветераны вспоминают о том, как они, тогда совсем еще молодые ребята, спешили поскорее попасть на фронт, опасаясь, что немцев успеют разгромить без их участия. Подобные настроения вполне соответствовали духу того времени, в которое непреодолимая сила Красной армии воспевалась всеми возможными средствами. Кинофильмы, песни, книги, газетные статьи, выступления руководителей партии и правительства – всегда и везде прославлялись наши победы, как прошедшие, так и будущие, воспитывая безграничную веру в могущество своей Родины и неугасимое желание посвятить свои жизни служению ей.

Да, мы всей душой рвались в бой, и не сомневаюсь, что, получив задание на боевой вылет, выполнили бы его любой ценой… Ведь там, у государственной границы, уже шли жестокие сражения, в безжалостном огне которых сгорали жизни таких же, как и мы, молодых парней, наших старших братьев.

Но, насколько я помню, даже самого незначительного шапкозакидательства среди нас не было и в помине. Во-первых, еще не забылись слышанные в детстве рассказы односельчан, прошедших ад Первой мировой. Прекрасно зная, что все виды вооружения, особенно авиация, с тех пор шагнули далеко вперед, достигнув гораздо большей разрушительной способности, я отчетливо понимал: новая война потребует гораздо больших человеческих жертв. Конечно, делиться подобными умозаключениями с окружающими было бы не самым умным поступком, но красноречивые взгляды стоявших рядом товарищей говорили о наличии подобных невеселых мыслей и у них.

Во-вторых, совсем недавно завершилась финская война, об истинном лице которой без прикрас поведал нам, курсантам молотовской школы пилотов, командовавший взводом младший лейтенант… Так что слова популярной довоенной песни о том, что «мы разгромим врага на чужой стороне малой кровью и сильным ударом», уже тогда казались нам слишком оптимистичными.

Правда, хоть сколько-нибудь достоверно предположить, сколько дней и ночей отделяют нас от Победы и каким огромным, окончательно неизвестным даже несколько десятилетий спустя количеством жизней она будет оплачена… Наверное, вряд ли бы мы поверили в истинность этих ужасающих цифр, будь они названы тогда, и сочли бы это вражеской провокацией…

Учебные полеты сразу же прекратились, на наши самолеты в

ускоренном порядке установили бомбодержатели и стрелковое вооружение, после чего инструкторы улетели на них на фронт, прихватив с собой недавно прибывших штурманов и стрелков-радистов, предназначенных для формирования наших экипажей. Таким образом были укомплектованы две полноценные боеспособные эскадрильи. А мы, превратившись в безлошадников, не теряли надежды в ближайшее время получить новые самолеты и последовать за своими старшими товарищами.

Ближайшую пару дней о ситуации, сложившейся на фронте, можно было лишь догадываться, и эта неизвестность порождала нехорошие предчувствия. Но первые сводки новостей оказались еще ужаснее: 28 июня немцы заняли Минск, 1 июля – Ригу, 9-го – Псков и Житомир, а на следующий день начались бои на подступах к Смоленску…

Сердца переполнялись болью, а мысли терялись в бесконечном лабиринте не имевших ответа вопросов. Как могло произойти такое? Когда же наконец остановят проклятых захватчиков? Тем не менее моральный эффект от этих известий оказался совершенно противоположным тому, на который рассчитывали нацистские идеологи, – сокрушительным поражениям начала войны совершенно не удалось поколебать нашу уверенность в своей Победе. Даже в самые тяжелые дни, когда немецкие офицеры рассматривали в бинокли окраины Москвы, эта вера ни на мгновение не угасала в наших сердцах.

И каждый делал для Победы все, что только мог. Военкоматы были буквально атакованы добровольцами, требовавшими отправки на фронт. Непригодные к строевой службе записывались в ополчение или помогали возводить на пути врага оборонительные сооружения. Даже дети становились к станкам, чтобы заменить своих отцов и братьев, ушедших на войну…

Наши чувства и настроения наилучшим образом выразил 3 июля 41-го года Председатель Государственного Комитета Обороны И. В. Сталин в своем легендарном обращении к советскому народу, ставшем одним из самых значительных выступлений государственных лидеров в мировой истории.

«Братья и сестры!» – назвал всех нас Иосиф Виссарионович… Простые слова, от которых веяло домашним теплом, в тяжелой обстановке первых дней войны приобрели совсем иной смысл – лишь семье по силам выдержать столь тяжкое испытание. И это послание было понятно абсолютно всем…

Затаив дыхание, мы стояли у репродуктора, жадно улавливая каждое слово Сталина, доходчиво и неторопливо разъяснявшего суть сложившейся ситуации: «Прежде всего необходимо, чтобы наши люди, советские люди, поняли всю глубину опасности,

которая угрожает нашей стране, и отрешились от благодушия, от беспечности, от настроений мирного строительства, вполне понятных в довоенное время, но пагубных в настоящее время, когда война коренным образом изменила положение. Враг жесток и неумолим. Он ставит своей целью захват наших земель, политых нашим потом, захват нашего хлеба и нашей нефти, добытых нашим трудом».

Казалось, Сталин обращался к каждому из нас в отдельности. И некоторый хаос мыслей и чувств, накопившийся к этому дню, постепенно рассеивался, уступая место неудержимому желанию поскорее броситься в самое пекло сражений.

Тем временем линия фронта постепенно приближалась к Воронежу, и фрицы начали наносить по нему воздушные удары. Пару раз досталось и нам – несколько бомб, сброшенных двумя самолетами, разорвались в районе столовой и палаточного городка. Силуэты вражеских бомберов над головами, рев сирен и отчаянная пальба зениток – ко всему этому мы, конечно, не были готовы… Разбегались – кто куда, беспорядочно и суетливо. Зато очень быстро – жить-то ведь хочется.

Минут через десять после налета мы, отряхивая пыльные гимнастерки и на чем свет стоит ругая пэвэошников, допустивших врага так близко, стали собираться у штаба. К счастью, обошлось без потерь, даже осколками никого не зацепило, поэтому немного времени спустя вновь зазвучали шутки и дружеские насмешки:

– Ты бы видел, на кого был похож! Бежал, как заяц!

– Да ладно, на себя посмотри! Вояка! На стометровке, небось, так быстро не летел!

Пришлось тут же закатывать рукава и начинать рыть траншеи, в которые можно спрятаться от осколков во время следующих налетов. Такое вот боевое крещение получилось…

Несколько дней спустя в небе над нами показался незнакомый силуэт двухмоторного самолета, спокойно, как ни в чем не бывало, летевшего по направлению к Воронежу. «Почему не стреляют зенитки?» – успел с возмущением подумать я, но вскоре увидел заходящий чужаку в хвост краснозвездный «ишачок», так любовно называли летчики истребитель «И-16». «Понятно, своего зацепить боятся». В следующее мгновение небо прочертили пулеметные трассы, и враг, оставляя за собой дымный шлейф, стал беспорядочно падать вниз.

«Красиво сработал! Мастер!» – моему восхищению не было границ… Но вскоре выяснилась печальная правда – «чужаком» оказался наш «Ер-2», совершавший испытательный полет. ПВО, уязвленная недавними промахами, поспешила поднять в воздух

дежурный истребитель, дав ему команду на перехват. Может, очертания этого нового самолета были незнакомы пилоту «ишачка», или он всецело полагался на свое руководство… Опытный летчик-испытатель все-таки сумел выровнять свою машину и дал возможность своему экипажу спастись, воспользовавшись парашютами. Сам он погиб, разбившись вместе с самолетом. Погиб, сбитый своим лучшим другом… Страшно даже представить мысли и чувства несчастного истребителя… Говорили, он даже хотел застрелиться…

Примерно через месяц после начала войны всех нас, безлошадников, руководимых заместителем командира бригады по летной подготовке майором Мельниковым, посадили на поезд и отправили на восток, в город Бузулук Оренбургской области, для получения новых самолетов. Поскольку предполагалось наше возвращение в Воронеж, дали команду взять с собой только принадлежности летного обмундирования.

Известие об этом мы, изрядно тяготившиеся своим вынужденным бездельем, встретили с радостью. «Скоро на фронт», – думал каждый. Но все оказалось совсем не так, как хотелось. Сначала пришлось промучиться в дороге, сутками застревая на железнодорожных станциях, пропуская вереницу эшелонов, тянувшихся в сторону фронта.

С горем пополам мы прибыли в Бузулук, где нас разместили в помещении школы. В классах установили двухэтажные нары, вместо отсутствовавших матрасов набросали соломы, прикрыв ее сверху брезентом – вот и все постельные принадлежности. Школьная столовая не изменила своего назначения, но, учитывая гораздо большее количество едоков, была доукомплектована артельными столами на четырнадцать посадочных мест каждый. Эти бытовые неудобства сначала казались совершенно незначительными – задерживаться здесь надолго в наши планы не входило. Ведь со дня на день мы должны получить боевые машины и отправиться назад, в Воронеж…

Но судьбе угодно было сыграть с нами злую шутку – никакого аэродрома и уж тем более никаких самолетов в Бузулуке и его окрестностях не оказалось… А вскоре пришлось на своей шкуре прочувствовать правоту знакомой всем истины, гласившей: «Без бумажки ты букашка, лишь с бумажкой – человек». Дело в том, что нашу бригаду, относившуюся к Орловскому военному округу, оказалось невозможно поставить на довольствие здесь, на территории Уральского военного округа, без наличия аттестатов, оставшихся в Воронеже, где по причине нашего предполагаемого возвращения нас так и не сняли с довольствия.

Оставалось потуже затягивать пояса, питаясь чем бог пошлет.

«На первое – галушки с водой, на второе – галушки без воды, на третье – вода без галушек» – вот и все нехитрое меню нашей столовой. Иногда давали чай, в основном без сахара, а порой вообще без чая обходились. Конечно, о мясе, молоке и масле можно было лишь мечтать, ностальгически вспоминая совсем недавнюю курсантскую «роскошь».

Настоящим спасением стали поездки в окрестные колхозы для помощи в уборке урожая. Дело ведь к осени шло, а мужиков всех в армию призвали – работать некому. Составили списки и группами по десять-пятнадцать человек, предварительно назначив старшего, отвозили на поля.

«В колхоз так в колхоз, – невесело думал я, трясясь в кузове полуторки, – все лучше, чем без дела сидеть». Но когда бригадир дал сигнал к обеду, настроение резко изменилось к лучшему. Поросенок, борщ с мясом, свежеиспеченный хлеб, картошка – все эти кушанья, расставленные на большом столе, первые мгновения казались плодом измученного недоеданием воображения.

Естественно, от желающих попасть в колхоз не было отбоя. Иногда следующая группа, не в силах дождаться своей очереди, приезжала сменить предыдущую раньше положенного срока. «Вы пообедали, – говорили они, – а мы поужинаем!» Так мы и «подрабатывали» вплоть до конца октября.

Тем временем в Бузулуке уже собралось около тысячи таких же, как и мы, летчиков, штурманов и стрелков-радистов, из которых в начале августа сформировали 7-й ЗАП (запасный авиационный полк). Командиром был назначен наш майор Мельников. За две недели организовали штаб и, разметив в полутора километрах от города подходящий участок земли, приступили к подготовке аэродрома.

Взлетно-посадочную полосу укатали трактора с волокушами, пригнанные из города, а мы, получив лопаты, принялись рыть вокруг аэродрома водосточные траншеи, соединенные с протекающей поблизости речушкой. Каждому достался участок длиной около двадцати метров, на котором в кратчайшие сроки требовалось вырыть канаву шириной метр и глубиной два метра.

Столь долгожданный первый эшелон, доставивший из Иркутска десять разобранных «Ил-4», прибыл где-то в середине октября. Собирать эти самолеты и приводить их в пригодное к полетам состояние приходилось своими руками. Присланные вместе с машинами заводские специалисты руководили нами, ни на секунду не ослабляя внимания. Таким образом убили двух зайцев – и самолеты в срок подготовили, и матчасть досконально изучили. Правда, полетать на них так и не довелось – эти машины достались уже имевшим боевой опыт пилотам, которых тут же

отправили на фронт, назначив в их экипажи штурманов и стрелков-радистов с довоенной подготовкой.

А проблема с питанием так и не решилась. Видимо, наличие живых летчиков оказалось менее важным фактором, чем отсутствие злосчастных аттестатов, поэтому, несмотря на титанические усилия нашего командира, постоянно бомбардировавшего запросами всевозможные инстанции, «воронежцы» продолжали жить впроголодь.

Кроме того, наше обмундирование пришло в такой ужасный вид, что мы стали совершенно неотличимы от беспризорников. Пропотевшие воротники гимнастерок оторвались уже в начале сентября, поэтому их приходилось пришивать суровыми нитками. Ненамного лучше выглядели наши потрепанные шинелишки, которым к тому времени пошел уже второй год. Последнее время, кроме прямого назначения, их использовали в качестве подстилок и одеял одновременно – на одну сторону ложились, другой укрывались. В довершение всего мы сильно обовшивели, так что, можно сказать, это были самые тяжелые недели моей жизни.

Вести с фронта словно резонировали с нашим бедственным положением – 28 августа фрицы взяли Таллин, 15 сентября окружили восточнее Киева основные силы Юго-Западного фронта, а 25 октября захватили Харьков. Тем не менее немцам не удалось сохранить прежний темп своего наступления, и это само по себе было прекрасной новостью. А наш контрудар 8 сентября, в результате которого Красная армия освободила Ельню, стал первой ласточкой грядущих боевых успехов.

Но самым радостным известием первых военных месяцев стало сообщение о бомбардировках Берлина нашими ВВС. Вот они, эти скупые газетные строки: «В ночь с 7 на 8 августа группа наших самолетов произвела разведывательный полет в Германию и сбросила некоторое количество зажигательных и фугасных бомб над военными объектами в районе Берлина. В результате бомбежки возникли пожары и наблюдались взрывы. Все наши самолеты вернулись на свои базы без потерь».

Мы, будущие летчики дальнебомбардировочной авиации, втайне чувствовали свою некоторую причастность к этому событию и мысленно представляли себя за штурвалами боевых машин, нацеленных на вражескую столицу. «Скорее бы уже окончить подготовку… и на фронт», – торопил время каждый из нас. Окрыленные радостным известием, ближайшие несколько дней мы совсем не вспоминали о том непростом положении с продовольствием, выхода из которого пока еще даже не намечалось.

Да и молодость, как ни крути, все равно брала свое, не

позволяя предаваться унынию. Был среди нас летчик Лебедев, мой ровесник, умевший играть на гитаре и прекрасно петь русские романсы. Соберемся вечером в своем классе, рассядемся по своим местам. Он как врежет! Да так, что проходившие мимо нашей школы люди останавливались, чтобы его послушать. Импозантный такой парень был, широкоплечий, лихие кавалерийские усы добавляли ему солидности. И девушки к нему тянулись.

Довольно быстро у него появился единомышленник – инструктор Курячий, вместе с которым они организовали хор. Каждый из нас был придирчиво прослушан на предмет наличия необходимых вокальных данных. Меня отбраковали сразу, поэтому во всех последующих публичных выступлениях я принимал участие лишь в качестве благодарного слушателя. Вскоре наш хор заметили за пределами полка и даже стали приглашать на различные районные и городские мероприятия.

Но были и достаточно неприятные моменты. В это же самое время в Бузулуке формировался так называемый польский корпус, который готовили к отправке в Северную Африку, чтобы там воевать с немцами. Для его комплектации со всей страны свозили польских военнослужащих. Были среди них и офицеры, находившиеся в плену еще с 39-го. Снабжение поляков не шло ни в какое сравнение с нашим – советские тыловики кормили их как на убой, а англичане по высшему классу снабжали вещевым довольствием.

Скажем прямо, дружбы между нами никакой не было. Даже наоборот. Холеные, хвастливо фланировавшие по городу в прекрасно сшитой военной форме, они свысока смотрели на нас, задрипанных отощавших курсантиков. Самые красивые девушки прямо так и льнули к полякам, не обращая внимания на ухаживания «этих оборванцев».

Но мы, чувствуя себя хозяевами своей территории, не собирались сдаваться без боя, что неизбежно приводило к различного рода столкновениям, которые частенько заканчивались драками. То они кого-то из наших отлупят, то мы поймаем их на улице… Отколошматим от души, затем вдвоем ухватим за полы шинели поверженного противника и – в разные стороны… Располосовали и идем себе дальше. Так что как мы, так и они субботние и воскресные танцульки посещали лишь толпой, обеспечивая тем самым хрупкое равновесие сил…

Неизвестно, сколько еще продолжалось бы наше полуголодное существование, если бы не приезд в Бузулук 5 ноября представителя Ставки Верховного Главнокомандования по формированию войск Климента Ефремовича Ворошилова для

проведения совещания по польскому вопросу. Наверное, кто-то проинформировал его и о сложившейся тупиковой ситуации с нашими аттестатами. Может, командир все-таки смог достучаться…

И вот на следующее утро, зайдя в столовку, мы буквально обомлели, пораженные неожиданными переменами. Побеленные за ночь стены и развешанные возле окон красивые занавеси уже сами по себе достойны удивления, но все это было лишь фоном для главного – на столах, накрытых сверкающими белизной скатертями, лежали горы свежеиспеченного хлеба, щекотавшие обоняние своим неповторимым ароматом, а также изрядно подзабытые колбаса, сахар и масло… Мы давай все это богатство по карманам рассовывать.

– Хлопцы! – пытался одернуть нас старшина. – Не хватайте, всем хватит!

Да где там… Люди-то изголодались сильно. А тут еще и завтрак подают – объеденье просто. Кофе к нему. Пришли днем на обед – тут тебе и первое, и второе. Тем же вечером получили новое обмундирование: шерстяные гимнастерку и галифе, шинели хорошие, яловые сапоги. В общем, жизнь стала налаживаться.

Вскоре и деньги выдали, так сказать, задолженность по зарплате – целых четыреста рублей за месяц. Правда, не за каждый. Но обижаться было не на что – ведь мы ничего и не делали. Вернее, делали, но не то, что надо. Получив на руки столь большую сумму, я на следующий день воплотил в жизнь свою давнюю мечту – купил карманные часы, конечно, бывшие в употреблении. Попался на рынке мужичок один, я ему целых триста рублей за них отдал. Красивые были, швейцарского производства, серебряный корпус…

Идешь куда-нибудь, нет-нет да и вынешь их из кармана, полюбуешься, приложишь к уху… Красота, да и только. Но недолго довелось мне радоваться – встали они через день. Обидно было, но делать нечего…

Буквально через неделю начали поступать самолеты, предназначенные для нас. Правда, это были старые машины, отслужившие некоторый срок в училищах, лишь несколько новых. В общей сложности набралось около десятка «Ил-4».

Начали с простого – полетов по кругу в районе аэродрома. Поскольку к тому времени уже выпал снег, наши самолеты оснастили убирающимися, подобно стандартным колесам, посадочными лыжами. Конечно, столь длительный перерыв не мог не сказаться в худшую сторону, но мы со всем возможным рвением бросились наверстывать упущенное. Редкий день

обходился без полетов, что заметно улучшило наше настроение.

…Что интересно, большинству пилотов физиологически удобнее совершать левые развороты, чем правые. Тем не менее в Бузулуке чаще приходилось летать по правому кругу – слева от аэродрома находился город, а полеты над городом запрещены. Это – одно из главных правил авиации. «Какая разница, с какой стороны ВПП начинать разбег?» – спросит внимательный читатель. Дело в том, что взлет нужно осуществлять против ветра, направление которого в основном благоприятствовало правым разворотам. В Бузулуке хорошие ветры были, степные, скорость – десять метров в секунду. Зато научились вправо разворачиваться не хуже, чем влево…

Вот тут как раз и случилось первое в моей жизни летное происшествие, причем практически на ровном месте. Во время очередного полета по кругу после третьего разворота у меня начал барахлить правый двигатель. И я, честно сказать, растерялся. Мне бы спокойно сделать предусмотренный заданием четвертый разворот и заходить на посадку, но…

«Мне же направо, и двигатель правый… вдруг самолет перевернется через правое крыло… и…» – в общем, сглупил я и, убрав газ, пошел на вынужденную посадку поперек направления взлетно-посадочной полосы. Снижаюсь… Еще… Еще… Выпустил лыжи… Сейчас… И тут у меня все похолодело внутри: прямо по курсу – черная лента канала оросительной системы аэродрома… «Сейчас стойки провалятся в нее! И все!» – Но не успел я подумать об этом, как лыжи коснулись заснеженной земли. «Слава богу! Перескочил!» Самолет, слегка подпрыгивая на небольших холмиках, встретившихся на пути, пробежал положенное инерцией расстояние и остановился…

Сижу в кабине, дрожу, как кролик. «Все, – думаю, – отлетался…» Сколько сидел так, не помню. Вырвал меня из полузабытья громкий окрик командира эскадрильи, подъехавшего к месту посадки на полуторке. Обматерил он меня с ног до головы, затем выгнал из кабины, запустил моторы и порулил к аэродрому.

Отказавшись от помощи водителя, я уныло побрел в сторону взлетно-посадочной полосы. Эти пятьсот метров были, наверное, самой тяжелой дистанцией, которую мне когда-либо довелось преодолевать. К концу пути я без особого труда убедил себя в неминуемом приговоре военного трибунала, обрекающем на бесславную смерть в штрафном батальоне… Иду, плачу, слезы на щеках замерзают…

– Скажите, – робко спросил я комэска после того, как дотопал на аэродром, – меня судить будут?

– Посмотрим, – спокойно ответил он, глядя в мои глаза. Затем собрал всех и прямо на месте, спокойно и деловито, разобрал с нами допущенную мной ошибку – подобные случаи отказа двигателей нечасто, но все-таки происходили.

Два следующих дня я чувствовал себя из рук вон плохо, как морально, так и физически. Старался держаться подальше от своих товарищей и все свободное время молча переживал произошедшее, ожидая худшего… Как вдруг… меня включают в плановую таблицу полетов. Я сперва не поверил своим ушам.

– Ну что, Михаил, летать будешь? – по-дружески спросил меня инструктор после посадки.

– Конечно! Да!! То есть… простите… Так точно! – обезумев от внезапно нахлынувших эмоций, ответил я.

– Счастье твое, что самолет не разбил, – добавил подошедший командир эскадрильи. Это точно, счастье. В противном случае – не избежать суда. Ведь в то время на счету была каждая боевая машина, и ее поломка рассматривалась как злостное вредительство со всеми вытекающими последствиями. А так – даже выговор не объявили. До сих пор удивляюсь, почему мне все так легко простили. Спасибо командиру, хороший был мужик…

Как только мы приобрели вполне достаточные навыки дневного пилотирования, а произошло это в начале января 42-го, нас принялись обучать так называемым «слепым» полетам – главному элементу, определяющему практическую ценность пилота дальнего бомбардировщика. Ведь несколько сотен километров, отделяющих его от цели, приходится преодолевать в лучшем случае ночью при нормальной погоде, а в худшем – в сложных метеоусловиях. И помочь здесь может лишь умение вести самолет по приборам.

Подготовка к выполнению этого учебного задания происходила накануне вылета. Детально прорабатывался маршрут, обычно треугольный, с характерными поворотными точками. Вначале – небольшой, затем, по мере готовности, более сложный – общей продолжительностью от двух с половиной до трех часов. Окончательной проверкой боеготовности служил пятичасовой зачетный полет с выходом на полигон и практическим бомбометанием. Боезапас был небольшим, всего четыре осколочных авиабомбы «АО-25» или «АО-50» весом 25 и 50 килограммов соответственно.

Я занял свое законное пилотское место, инструктор разместился в штурманской кабине. После взлета и набора безопасной высоты кабину пришлось закрыть непрозрачным колпаком, чтобы исключить возможность визуальной привязки к

местности. В первые мгновения мысли моментально разбежались по сторонам, и, пока мне удалось собрать всю волю в кулак, авиагоризонт уже показывал небольшой крен вправо. Привыкший полностью не полагаться на его показания, я скосил глаза на «Пионер». И он туда же. Надо бы выровнять машину… Но ведь я же всем телом ощущаю – самолет совершает нормальный горизонтальный полет! Вот тут-то мне стало немного не по себе…

Но не зря инструктор несколько раз повторил перед вылетом: «Запомни! Верь приборам, а не себе! Смотри только на них!» Некоторое усилие воли – и легкий поворот штурвала влево вернул самолету правильное пространственное положение. Так мне впервые пришлось на практике столкнуться с известным мне ранее лишь в теории свойством вестибулярного аппарата…

…Ясным солнечным днем, когда видишь проплывающую под крылом земную поверхность, глаза как бы цепляются за нее, ты сидишь себе спокойно, держишь штурвал и мурлычешь вполголоса какую-нибудь незатейливую мелодию, совершенно не глядя на авиагоризонт. Никакого дискомфорта – лишь не забывай за ориентирами на местности следить да за температурой головок цилиндров приглядывать. Красота, да и только.

Но стоит лишь отгородиться от окружающего мира, оставшись один на один с приборами… Ой как тяжело заставить себя довериться им, а не своим ощущениям.

«Что же ты медлишь! – стучит в мозгу. – Он же заваливается на крыло!! Выравнивай быстрее!!!»

Так хочется «выровнять» самолет… И если не пересилить себя, заставив пилотировать только лишь по приборам, машина неминуемо закружится в вихре беспорядочного падения, а то и просто воткнется в землю, направленная туда собственными руками своего же пилота, ошибочно отдавшего штурвал от себя…

Но и глаза тоже могут ввести в заблуждение ничем не хуже ощущений. Происходит это, когда летишь в слоистых облаках. Теплый фронт, идущий наверх, встречается с более холодными облаками. В результате образуются косые струи, полосы такие, причем достаточно ровные. Смотришь на них, и кажется, что самолет кренится…

Тяжело бороться с собой, заставляя сфокусировать внимание на приборах, и с каждой минутой делать это становится все сложнее и сложнее. Это все равно что удерживать в вытянутых руках по килограммовой гантельке. Как ни старайся, а все равно долго не протянешь. Силы неумолимо тают, воля, истрепанная постоянным напряжением, ослабевает…

Тогда единственное спасение – встряхнуться, посильнее ударившись затылком о бронезаголовник. Такой совет дал нам

командир эскадрильи – опытный летчик, прошедший, как говорится, и Крым, и Рим. И действительно, помогало. Боль оттесняет все остальное на второй план, и вновь можно продолжать полет. Через три года я сам учил этому своих «желторотиков»…

…Интересно, что нечто подобное использовали водители полуторок, темной ночью курсировавшие по Дороге жизни, доставляя в блокадный Ленинград столь необходимые продукты и боеприпасы. Измученных, до предела уставших людей, сумевших избежать попадания немецких авиабомб, в казалось бы безопасной тишине подстерегала не меньшая беда – заснуть прямо за рулем. А это – верная смерть. Поэтому прямо за головой вешался котелок, наполненный песком. Раскачиваясь на неровностях дороги, он стучал по затылку шофера, прогоняя сон…

Вот так, полет за полетом, я приобретал необходимые умения и вскоре совершенно не заметил, как перестал бояться облаков. Даже наоборот, можно сказать, появился азарт, желание еще раз доказать себе: «Да, я могу летать и в таких условиях! И не хуже других!» Небо открывало мне все новые и новые горизонты.

С другой стороны, суммарный налет на «Ил-4», насчитывавший не более сорока часов, не давал мне права считать себя готовым к любым боевым ситуациям. Противозенитное и противоистребительное маневрирование, как воздух необходимое для выживания, я представлял себе весьма смутно, лишь по обрывистым рассказам успевших понюхать пороху пилотов. Но большего то тяжелое время не имело возможности предложить нам. Войска несли потери, которые требовалось незамедлительно восполнять, да и горюче-смазочные материалы были весьма дефицитными. Кто знает, скольких смертей удалось бы избежать, предоставив выпускникам училищ хотя бы в два раза больший налет…

В конце января 42-го, после окончания учебной программы, когда мы с волнением ожидали отправки на фронт, неожиданно пришел новый приказ – двадцать пять летчиков, включая и меня, перевести в морскую авиацию. Так я оказался в Саранске, где как раз шло формирование двух минно-торпедных полков (МТАП) – 35-го и 36-го. Вначале, как водится, теоретическая подготовка. Поскольку самолет «Ил-4» был нам уже известен, мы занимались детальным изучением морских боевых средств, с которыми нам вскоре предстояло работать, – мин и торпед.

Торпеда «45-36АН», которую всю войну использовала флотская авиация, была сконструирована на базе корабельной «45-36Н», в свою очередь являвшейся советской лицензионной

версией итальянской торпеды «45F», производившейся на заводе «Уайтхэд» в Фиуме. Маркировка расшифровывается следующим образом: авиационная торпеда (А), предназначенная для низкого торпедометания (Н), калибр 450 миллиметров, принята на вооружение в 1936 году. В носовой части находилось 200 килограммов взрывчатого вещества и два взрывателя, один из которых (основной) срабатывал непосредственно при попадании в борт атакованного корабля, другой (резервный) – с небольшим замедлением около пяти секунд. Перед вылетом на каждом из них крепилась небольшая ветрянка, которая отворачивалась за счет давления воды, приводя взрыватели в боевое положение.

Длина торпеды – 6 метров. В хвостовой части расположены два соосных винта, вращающихся в противоположные стороны, а также горизонтальный и вертикальный рули, первый из которых служит для выдерживания заданной глубины хода, второй – направления. На носовую часть, чтобы не повредить ее при ударе о воду, устанавливалась деревянная бочка. Сзади, чтобы создать необходимый угол входа торпеды, находился деревянный стабилизатор. При ударе о воду все эти деревяшки отлетают, открывается клапан, подаются воздух и керосин и начинает работать двигатель.

Чтобы успешно использовать низкую торпеду с «Ил-4», необходимо выдержать скорость около 280 км/ч при высоте 18-20 метров над поверхностью моря. Только при соблюдении этого режима полета обеспечивается угол входа торпеды 12-14 градусов. Если высота самолета в момент сброса будет меньше, торпеда ударится о воду плашмя и переломится. При сбросе с большей высоты – «зароется» в воду и утонет. Булькнула, и все.

Кажется, что тут сложного – смотри на высотомер и держи его стрелку в требуемом положении… Но! Все дело в том, что нулевая высота, относительно которой этот прибор будет давать показания, настраивается на земле, непосредственно перед вылетом. А в районе цели атмосферное давление уже совсем другое, что приводит к серьезной ошибке в несколько метров.

Поэтому необходима определенная «настройка» глаз, как и при заходе на посадку. Конечно, над морем все гораздо сложнее, так что единственным способом приучить себя к выдерживанию необходимой высоты является практика, практика и еще раз практика. В учебных полетах мы пользовались следующим приемом. Дошел до дворца царицы Тамары, его верхняя точка – как раз тридцать метров над уровнем моря. Засек показания высотомера, взял на треть ниже, и вперед, в море. Только на вариометр поглядываешь. И на воду, конечно. Со временем это уже как будто само собой получается…

Если режим сброса выдержан правильно, торпеда входит в воду, делает так называемый «мешок» глубиной до пятнадцати метров, затем, выйдя на заранее установленную перед вылетом глубину, движется к цели со скоростью 39 узлов. При попадании в подводную часть корабля или судна происходит взрыв, как правило приводящий к потоплению. Конечно, применять торпеду на мелководье, где глубина моря меньше величины «мешка», нецелесообразно – в этом случае она просто зароется в землю…

Где-то в конце марта, лишь только начал сходить снег, нас перебазировали на небольшой аэродром, находившийся у станции Чамзенка, недалеко от Саранска, где для поддержания нашей летной формы имелся десяток видавших виды «ДБ-3», пригнанных из разных районов страны. Здесь меня зачислили в состав 1-й эскадрильи 35-го полка, полностью укомплектовав экипаж.

Штурман был весьма смекалистым и предприимчивым украинцем, окончившим в 39-м николаевское морское училище. Имел он лейтенантское звание, так что в воздухе командовал я, как летчик, а на земле – штурман, как офицер. Такое вот двуначалие получилось. Стрелок-радист – армянский парень довоенного призыва. Горько говорить об этом, но память не сохранила их имен…

Полк получился смешанного состава – командиры, начиная от командира звена, состоявшего из трех самолетов, до командира полка, имевшего две эскадрильи, – морские летчики, окончившие морские авиационные училища. Штурманы вообще поголовно были флотского происхождения. Что интересно, все они носили черные морские кители и обыкновенные армейские галифе традиционного зеленого цвета. Мы же, «сухопутная» молодежь, так и остались в прежней «солдатской» форме.

После нескольких тренировочных полетов нас повезли в Москву на центральный аэродром для получения новеньких «Ил-4». Вначале – 36-й полк, затем, через две недели, – наш. Возвращались в Чамзенку уже как положено настоящим авиаторам – на своих самолетах. Несколько дней спустя, тщательно осмотрев свои боевые машины, мы вылетели к побережью Каспийского моря, в Махачкалу, где должны были окончательно превратиться в полноценных морских летчиков. Полк дошел к цели без каких-либо происшествий.

Пришлось привыкать к совершенно незнакомым доселе климатическим условиям. Жара – тридцать градусов в тени, и это в лучшем случае. Не успел два шага сделать – пропотел насквозь, хоть выжимай. Даже с пустыми руками тяжело идти, а тут еще и парашют несешь. Я-то ладно, считай, налегке топаю, штурман

прицел свой тащит, а стрелку и того тяжелей – у него пулемет. Ничего в самолете оставлять нельзя – строго гласили наставления.

Каково же было наше удивление, когда, выйдя в первый раз в город, мы увидели местных жителей. Сидят себе дагестанцы в своих стеганых халатах и папахах вокруг почерневшего закопченного чайника, висящего на треноге, чаи гоняют. И это в такую жару, когда, кажется, кожу с себя снял бы, не то что одежду. Тем более, как мы уже знали, вино на местном базаре стоит двадцать копеек за стакан, холодное такое, приятное. А они чай пьют… «Вот, – думаем, – дураки-то!» Вышло совсем наоборот – им в своем, казалось бы, жарком коконе гораздо комфортнее, чем нам в легких гимнастерках. Ну а вино, выпитое под палящим солнцем, на пользу совершенно не идет…

С вином этим связан весьма забавный случай. Денег-то нам не шибко много давали, а те, что были, мы домой пересылали, семьям. Им в тылу совсем туго было, особенно с едой. Так что себе оставляли лишь необходимый минимум. А порой так винца хлебнуть хочется…

И вот что придумал мой штурман – идет он на рынок и трется у женщин-торговок, вроде как выбирает. А они, видя в нем потенциального клиента, наперебой свои вина нахваливают. Каждая норовит полстакана ему в руки сунуть: «Попробуй! Лучше во всем городе не сыщешь!» Конечно, штурман не обижал никого и, всем своим видом изображая опытного дегустатора, пробовал у одной, второй, третьей… А мы смотрим и удивляемся – в кармане у него, как и у всех нас, ни гроша, а к вечеру – «хорош», будто денег куры не клюют. Многие последовали его примеру. Правда, вскоре торговки раскусили этот нехитрый маневр и перестали наливать вино на пробу всем нам, военным летчикам. Только за деньги!

Сказать честно, почти все мы, за весьма редким исключением, никогда ранее не видели настоящего моря, разве только на картинках. Поэтому были просто ошеломлены его необозримыми бесконечными просторами, испещренными пенными барашками бегущих вдаль волн. Никогда не думал, что это так здорово – стоять на берегу, подставив лицо соленому морскому ветру, и смотреть, смотреть, смотреть…

А вот лететь над морем оказалось совсем не так здорово. Стоит лишь потерять из виду береговую линию, тут же начинается мандраж. Кажется, все работает не так, как должно. И двигатель как-то непривычно вибрирует, и приборы совсем не то показывают… Страх буквально проникает под кожу, стараясь подчинить себе все мысли и чувства. Ведь в случае вынужденной

посадки надеяться на спасение не приходится – в холодной морской воде шансов на выживание практически нет. Поэтому отсутствие в поле зрения медленно проплывающей под крылом земной поверхности не в лучшую сторону сказывается на моральном состоянии пилота. Все мы, морские летчики, в той или иной степени испытали это на своей шкуре.

В моем же частном случае ситуация усугублялась кошмаром, пережитым в не столь уж далеком детстве. Истошный крик тонущего мальчишки звучал в ушах, как только ведомый мною самолет уходил достаточно далеко от берега. Порой казалось, что вот именно сейчас, во время этого самого полета, произойдет непоправимое и я сам, утомленный недолгой борьбой с безжалостной стихией, камнем пойду на дно… Тяжело на душе было…

Тем не менее с каждым разом удавалось все меньше и меньше думать о плохом, и я чувствовал себя все лучше и лучше, оставаясь один на один с морем. Не последнюю роль сыграли доверие к своему «Ильюше», безотказно работавшему под чутким надзором грамотных техников, и, конечно, собственный, собираемый по крупицам летный опыт.

Неподалеку от Махачкалы располагался завод «Дагдизель», производивший минно-торпедное вооружение для флота. По существовавшему тогда порядку определенный процент серийных торпед подлежал обязательным ходовым испытаниям в условиях, максимально приближенных к боевым. Занимались этим заводские летчики, в распоряжении которых имелись два «Ил-4». Но нашим командирам удалось договориться с директором «Дагдизеля», чтобы эту непростую задачу поручили нам. Таким образом мы приобрели некоторый практический опыт торпедометания.

Конечно, никакого взрывчатого вещества в носовой части не имелось, и весь ее объем был заполнен водой. После того как торпеда, выработав запас топлива, заканчивала движение, срабатывала система вытеснения этой самой воды воздухом высокого давления, заставляя подниматься над морской поверхностью окрашенную в красный цвет «головку». К ней, чтобы поднять торпеду на борт, тут же подплывал катер-торпедолов.

Последний учебный полет над морем был самым сложным. Предстояло выдержать своего рода выпускной экзамен – пройти звеном из трех самолетов по маршруту Махачкала – Красноводск – Астрахань – Махачкала продолжительностью три с половиной часа. Впереди командир, и мы, двое ведомых, – справа и слева от него.

Погода прекрасная, спокойная. Солнце ласково светит, отражаясь от морской воды бессчетным количеством мигающих звездочек. Красота, да и только… Как водится, появилась «тряска». Хоть и машина совсем новая, а все равно… Стоило лишь показаться на горизонте восточному берегу, двигатели вновь «заработали нормально». Ну ладно, с этим я уже свыкся как-то. До Астрахани долетели без особых приключений.

Почти перед самой Махачкалой – грозовая облачность. Ведущего потерял почти сразу же… Совсем плохо стало. Гром гремит, молнии сверкают, ливень тут же затянул пленкой остекление кабины… Жуткое зрелище, особенно для первого раза. Вдруг… словно невидимая рука схватила мой самолет и внезапно швырнула его вниз… У меня – ком в горле, дыхание перехватило. «Все, – думаю, – конец…» Не успел опомниться, а его уже вверх подбросило, словно игрушку.

Да и я проблем себе добавил по неопытности – ремни, пристегивавшие меня к сиденью, перед полетом слабовато затянул… Так и скакал на нем, словно объезжал дикую лошадь, не имея возможности оторвать руки от штурвала… Слава богу, догадался немного мористее взять и почти сразу же вышел из облака. Повезло еще, что опыт ночных полетов у меня имелся, – какой-никакой, но все-таки. Заходить на посадку надо было со стороны моря, а там – сплошная горная стена. Кажется, что вот-вот воткнешься в нее…

Выключив моторы, я еще немного посидел в кабине, отходя от пережитого. Чувствую: холодно как-то, будто в воде ледяной искупался. И точно: через щели в кабине столько дождя натекло, что я до ниточки промок. Так занят был пилотированием, что даже не заметил этого. Что интересно, даже не заболел тогда – встал на следующее утро как ни в чем не бывало.

Тем временем 36-й полк уже отбыл на Черноморский флот. Наш 35-й волею командования был направлен на Северный. В июне мы начали перелет на новое место базирования. Сначала – 1-я эскадрилья, недели через две —2-я. «Наконец-то на фронт», – искренне радовался я.

Но судьба вновь приготовила мне сюрприз. При посадке в Архангельске командир эскадрильи майор Абрамов подломил «костыль» и продолжил перелет на моем самолете. Мне же было приказано оставаться со своим экипажем на аэродроме, чтобы после ремонта командирской машины прибыть на ней в полк.

Сидел там месяца два, капал на мозги всем, до кого смог дотянуться, но ремонт так никто и не начал. Из полка также не было никаких известий, словно меня и моего экипажа в природе не существовало. Отчаявшись, я обратился к начальнику

гарнизона полковнику Житинскому, рассказав ему о ситуации, в которую попал.

– Да пошел ты знаешь куда! – бурно отреагировал он. – И без тебя проблем хватает!

Потом немного успокоился и спросил:

– А экипаж твой где?

– В столовой, – отвечаю, – завтракает.

– Вот что, – сказал Житинский, немного подумав. – Тут тебе все равно никто не поможет. Как раз минут через тридцать улетает в Москву «Ли-2». Бери экипаж, садись на него. Пусть там решают, что с тобой делать.

Ну, и на том спасибо. Мы еле чемоданы успели собрать, чтоб не опоздать на этот рейс.

Прилетели в Москву, нашли штаб авиации. Адъютант доложил о нас начальнику штаба, вышел из кабинета и сказал: «Заходите». Ну, мы и зашли…

– Дезертиры, мать вашу! – срывая голос, орал генерал. – Люди воюют, а вы! – И вновь поток нецензурной брани. – Я вас под суд отдам! Вон отсюда!

Стоим в приемной, лишь молча переглядываемся, недоуменно пожимая плечами. Настроение подавленное: вроде вины-то особой за нами и нет… А там, кто его знает…

– Посидите пока здесь, подождите, – прервал наши невеселые раздумья адъютант. – Он сейчас отойдет. – И примерно через полчаса вновь отправился в кабинет начштаба…

– Приказано выписать вам командировочные и отправить в саранский ЗАП, – улыбаясь, объявил адъютант окончательное решение нашего вопроса…

– Ну что же, в Саранск так в Саранск. Там долго не задержимся, – сказал я своим несколько повеселевшим товарищам.

И вот мы вновь в Чамзенке. Болтаемся больше, чем летаем. Тут как раз немцы под Сталинградом наступают, ситуация критическая. А со всей страны прибывают пилоты и штурманы. Многие уже освоили СБ, что заметно упрощало их переучивание. Попадались бывшие члены экипажей «Р-5» или «МБР-2».

Многие из них были раньше уволены из авиации, в основном из-за незначительных, как они говорили, проблем со здоровьем. Но это уже не имело значения – когда решается судьба страны, под ружье становятся все, кто только может. Да и с фронта тоже много народу приходило, в основном остатки авиаполков, уцелевшие в жестоких боях. Из них формировали экипажи, переучивали на «Ил-4» и отправляли воевать, вновь оставляя нас в стороне.

Тем не менее обо мне все-таки не забыли, и в конце августа я получил свое назначение, правда, в сторону, диаметрально противоположную желаемой. Меня оставили инструктором… В первые мгновения я даже не поверил своим ушам: «Инструктором?! Я же сам толком еще не умею летать! Как же?!» Но мои аргументы не оказали желаемого воздействия на командира. Видимо, более опытные пилоты оказались нужнее там, на фронте, а нам, еще не совсем оперившимся, приходилось занимать их опустевшие места… В общем, приказ есть приказ – я уже вполне свыкся с этим нехитрым воинским правилом и, в душе проклиная свое невезение, приступил к исполнению новых обязанностей.

Обычно параллельно с серийным самолетом разрабатывается учебный, имеющий двойное управление, как это и было с уже освоенным нами СБ. Ильюшин же, снабдив штурманскую кабину съемной ручкой (не штурвалом, аналогичным пилотскому, а ручкой, как на истребителе), откидывающимися в стороны педалями и рычагами управления двигателями, видимо, посчитал наличие этого резервного комплекта достаточным основанием, чтобы отказаться от создания «спарки». Но аварийный комплект гораздо менее удобен, чем стационарный, поэтому пользоваться им постоянно – не самое лучшее решение с точки зрения комфорта.

Но главная неприятность заключалась в том, что летать в качестве инструктора мне пришлось не на «Ил-4», имевшем полностью остекленный носовой отсек, а на его предшественнике «ДБ-3», обзор из передней кабины которого был, скажу честно, очень плохим, особенно по сторонам. Окошечки такие маленькие имелись справа и слева – вот и все. Со временем плексиглас желтел, еще сильнее ухудшая видимость, поэтому мы его просто снимали, чтобы не мешал. И если уж штурману на «ДБ-3» приходилось несладко, то что тогда говорить об инструкторе. В общем, менее приспособленный для обучения молодых пилотов самолет вряд ли возможно было найти.

Заход на посадку стал главным испытанием на прочность. Известно, что именно во время исполнения этого заключительного элемента учебного полета происходит львиная доля происшествий и катастроф. То уронит машину неопытный летчик, слишком рано прибрав газ, что в лучшем случае оканчивается «козлами». То, не учтя боковой ветер, в полосу не впишется, то еще что-нибудь… Ночью же вероятность фатальной ошибки пилота возрастает в несколько раз.

«ДБ-3». Его носовой штурманский отсек оказался крайне неудобным для работы инструктора

А я ведь головой отвечаю за своего подопечного, и если он разобьет самолет, вся ответственность за это целиком ляжет на меня. Перспектива не очень хорошая, учитывая тотальный дефицит боевой техники. Чтобы, вовремя вмешавшись, исправить ситуацию, инструктору просто необходим хороший обзор из кабины. Но его-то как раз и не было. Так каждый раз и переживал при посадках, гадко на душе становилось, передать невозможно…

Спасло меня то, что большинство моих «учеников» годились мне в учителя. Многие из них казались тогда стариками, хоть и были старше всего на десяток лет. Были и пилоты гражданских авиалиний, и даже летчики-полярники, для которых, казалось, не существовало безвыходных ситуаций. Они, конечно, сразу же раскусили мою неопытность, тем не менее относились ко мне с уважением и тактом, понимая причины сложившейся ситуации.

Приходили и совсем «скороспелые» пилоты, наскоро обученные по сокращенной программе. Было даже несколько моих сотоварищей еще с Молотова, все это время «блуждавших» по тылам, так и не попавших на фронт. Интересно порой играет людьми судьба, загадочным образом распределяя роли. Одногодки, вместе окончившие школу пилотов с практически одинаковыми летными навыками… Но теперь я – инструктор, они – мои ученики…

Здесь мне впервые довелось наблюдать неизвестный доселе обряд посвящения в пилоты, проводившийся над молодым летчиком после первого самостоятельного полета. Только лишь перестали вращаться винты, самолет со всех сторон окружает развеселая толпа товарищей и буквально вытаскивает

«новорожденного» авиатора из кабины. Затем двое самых крепких, схватив его за руки и за ноги, сопровождаемые всеобщим смехом, трижды изо всех сил ударяют задницей о «дутик» – хвостовое колесо крылатой машины. Своего рода пожелание мягкой посадки на СВОЕМ аэродроме. На моей памяти все последующие курсанты, конечно, из числа молодежи, прошли через это.

Вскоре нас перебазировали из Саранска на аэродром, расположенный возле станции Кошки в Куйбышевской области. Поскольку никаких хоть сколько-нибудь пригодных для размещения личного состава помещений не было и в помине, пришлось в авральном темпе рыть для себя землянки, параллельно продолжая учебные полеты. Именно отсюда мы отправили на фронт первую партию экипажей.

Но и здесь также не довелось задержаться. В ноябре, чуть только начал падать снег, мы перелетели в Казахстан, в деревню Новоосетиновка. Курсантов поселили в школе, а мы, инструктора, разбрелись по окрестным домам, кто где смог договориться с хозяевами.

Ноябрь 1942 г. Станция Кошки. Второй слева в третьем ряду – Михаил Шишков. Второй справа в третьем ряду – Федор Шипов. В середине первого ряда – Иван Дурновцев

С питанием особых проблем не было – инструкторов, учитывая их весьма приличную нагрузку, снабжали продовольствием вполне достойно, по меркам того сложного

времени. С другой стороны, использование в качестве антиобледенительной жидкости спирта предоставляло прекрасную возможность для улучшения рациона. Прихватив с собой пару бутылок, хлеба и прочей имевшейся в наличии провизии, мы оправлялись к пастуху-казаху, жившему километрах в пяти от аэродрома. В обмен на «жидкую валюту» он тут же забивал молодого барашка, и уже через час вся компания воздавала должное его кулинарным талантам… Надо сказать, пастух этот оказался прирожденным поваром, и мы все время пребывания в Новоосетиновке ходили исключительно к нему. Конечно, далеко не каждый день, примерно раз в неделю, не чаще. Ведь запасы спирта, к сожалению, не были бесконечными…

Как и в Бузулуке, никакого заранее подготовленного аэродрома нам не предоставили, так что вновь пришлось обходиться своими силами. Ничего, нам не привыкать. Зато бесперебойное снабжение горюче-смазочными материалами было налажено в кратчайшие сроки. Едва закончив укатку взлетно-посадочной полосы, мы возобновили полеты.

Весной пришлось столкнуться с достаточно серьезным, несмотря на свои небольшие размеры, «противником». Им оказались самые обычные степные суслики, прокладывавшие под аэродромом свои «ходы сообщения», оканчивавшиеся норами, вырытыми в самых неожиданных местах, создавая тем самым предпосылки к авариям. Смотришь – стоят себе такие «солдатики» и кричат истошно. Значит, норы где-то рядом. Поэтому курсанты, не участвовавшие в полетах, бегали с ведрами, заливая их водой. Но суслики, не желая покидать привычные места, все время рыли себе новые и новые жилища…

С избытком хватало и гораздо более существенных трудностей – скорость ветра доходила до тридцати метров в секунду, создавая большие неудобства при посадке. Кругом – безбрежные степи, осложнявшие ориентирование отсутствием характерных объектов на местности, за которые можно зацепиться для привязки к карте. Но это была прекрасная практика самолетовождения в сложных метеоусловиях, которая очень пригодилась мне впоследствии.

Почти сразу же после прибытия в Казахстан я написал свой первый рапорт с просьбой о направлении на фронт, на что получил категорический отказ.

– Не могу тебя отпустить, – сказал мне командир эскадрильи. – Ты здесь нужен.

– Но ведь на фронте тоже…

– Все вы туда рветесь, понимаю. Сам такой же… Но кто тогда инструктором останется, если все воевать уйдут! А эта работа

тоже очень нужна фронту! Без нее – никак! – возбужденно продолжал он, с каждым словом повышая голос.

– Но есть же лучшие летчики, чем я…

– Все, – резко оборвал командир, – свободен!

Вышел я из штабной землянки в подавленном настроении. Обидно было до слез. Да, умом я понимал правоту своего командира, но в душе, как и многие мои товарищи, чувствовал себя чуть ли не дезертиром, прячущимся от войны в далеком тылу…

– Держись, друг, – хлопнул меня по плечу один из моих товарищей по «несчастью». – Меня уже второй раз отправил. Ничего! Я третий рапорт напишу! На вот лучше, покури, полегчает, – добавил он, протягивая мне самокрутку…

…До этого момента я вообще не курил. Вернее, один раз попробовал… Еще в деревне, на свадьбе кого-то из родственников, пацаны стащили табак. Предложили и мне. После двух затяжек дыхание перехватило, затем стало так дурно… Ядреный такой был самосад. Ребята перепугались, подтащили меня к речке и – головой в воду… Отпустило. С тех пор я курево даже и не нюхал, хотя и отец курил, и старший брат… Как отрезало.

Что интересно, среди курсантов, как в Молотове, так и в Энгельсе, любителей подымить было не более двух-трех человек, так что места, специально отведенные для курения, пустовали. Врачи частенько читали нам лекции, общий смысл которых можно передать довольно просто: «Хочешь летать – береги здоровье!» И мы придерживались их рекомендаций.

Но в первый военный год закурили многие. Почему? Трудно сказать. Может, чтобы хоть как-то приглушить требовательное урчание пустого желудка, а может, для снятия нервного напряжения. Нам тогда стали выдавать табак, упакованный в небольшие пачки. Был он не самого лучшего качества, половина – дрова, другая – еще какая-то гадость. После первых двух затяжек горло сжимало, словно в тисках. Но, как говорится, сначала – за компанию, а затем постепенно втянулся. Собирались, бывало, по выходным, доставали самогон или спирт. Выпил немного – уже и покурить охота.

…Распрощался я с этой вредной привычкой в 48-м году, когда у меня внезапно сильно подскочило давление. Решить проблему средствами полковой медицины не удалось, поэтому пришлось отправляться в таллинский санаторий для капитального ремонта. Врачи поставили меня на ноги, строго предупредив: «Или курево, или полеты! Выбирай!» Что же мне оставалось… Бросил курить, еще строже ограничил себя в спиртном и надолго забыл о каких-

либо проблемах со здоровьем…

Перед каждым инструктором стояла достаточно сложная, требовавшая полного напряжения всех сил задача – ежемесячно подготовить двадцать экипажей, получавших направления на Северный, Балтийский и Черноморский флот. Средний налет каждого экипажа составлял около 35-40 часов. Программа, надо сказать, довольно насыщенная, основная часть которой отводилась ночным полетам. Имелись четыре больших зачетных маршрута продолжительностью по пять-шесть часов, с выходом на полигон для практического бомбометания.

И так проходили дни, недели, месяцы, а я все тянул неприятную для меня лямку инструктора. Чувствовал – не мое все это. Написал еще два рапорта с тем же результатом и уже совсем было утратил надежду вырваться на фронт…

Где-то в конце апреля – начале мая мой подопечный Дима Демидов выполнял шестичасовой ночной полет с бомбометанием. Успешно одолев маршрут, в положенное время пройдя над аэродромом, он направил свою машину на полигон. Там уже разожгли костры, обозначавшие учебную цель, которую экипаж должен был поразить цементными бомбами…

«Ну вот, – подумал я, посмотрев на часы, – скоро должен подойти». А его все нет и нет… «Что-то случилось, – екнуло сердце, когда задержка превысила все возможные пределы. – От полигона до аэродрома всего пятнадцать километров. Давно пора быть здесь»…

Нехорошие предчувствия не обманули меня. Дмитрий, сбросив часть бомб с первого захода, пошел на второй, во время которого его самолет неожиданно стал терять высоту и вскоре разбился, похоронив экипаж в своих обломках. Истинную причину трагедии так и не удалось установить, решили, что виной всему отказ двигателя. На одном довольно изношенном моторе дотянуть до аэродрома оказалось невозможным, а найти безопасное место для вынужденной посадки помешали ночная тьма и недостаток опыта…

Но червячок сомнения все-таки подтачивал изнутри: «Может, я виноват… Может, что-то не сказал ему, о чем-то не предупредил…» Сейчас понимаю: даже находясь в Димином самолете, я никак не смог бы спасти его… Демидов ведь был моим одногодком, окончившим школу пилотов в Балашове, попавшим вместе со мной в воронежскую резервную бригаду. Так что опыт пилотирования у нас имелся примерно равный.

На следующий день для проведения расследования прибыл командующий авиацией Военно-морского флота генерал-лейтенант С. Ф. Жаворонков. Жесткий такой мужик, выходец из

кавалерии, принимавший участие в Гражданской войне. Через несколько недель после описываемых событий его повысили до генерал-полковника, а в конце 44-го он получил погоны маршала авиации.

И вот я, уже младший лейтенант, стою перед ним навытяжку, во рту пересохло, коленки дрожат.

– Почему так плохо подготовили экипаж? – вопрос прозвучал как приговор.

– Товарищ начальник авиации, – любил Семен Федорович, когда его так называли, – летчик Демидов прошел всю программу провозных полетов с оценкой «хорошо», после чего был допущен к самостоятельным вылетам. Происшествий и дисциплинарных взысканий не имел.

– Так точно! – подтвердил наш командир звена, в прошлом опытный гражданский летчик, когда Жаворонков перевел на него свой испытующий взгляд.

– Хорошо, что хорошо, – проговорил командующий и, после некоторого раздумья, принял решение: – Не хватает двух экипажей… Значит, пусть взамен летят инструктора!

– Спасибо! – непроизвольно вырвалось у меня. – Давно просился на фронт, три рапорта уже написал.

– Что, не нравится работа инструктора? – улыбнулся Семен Федорович. – Ну ладно, иди, готовься.

Честно говоря, я никак не ожидал подобного. Думал, в лучшем случае – строгий выговор с занесением в личное дело влепят, в худшем – штрафбат… Так несчастье помогло мне попасть туда, куда я стремился всей душой, – на фронт.

Вскоре из Москвы пришел приказ, распределивший наши экипажи по флотам. Я получил направление на Черное море. Но тут ко мне подошел Вася Ольховой, ранее успевший повоевать там на «МБР-2», и предложил:

– Тебе ведь все равно, ты и на Черном море не был, и на Балтике тоже. Давай махнемся!

– Давай! – без особых раздумий ответил я.

Через неделю наша группа в составе пяти экипажей, руководимая Костей Драповым, лейтенантом еще довоенного выпуска, направилась в Москву, чтобы оттуда добираться к месту дальнейшего прохождения службы. Мы быстренько прикинули маршрут и с радостным удивлением обнаружили, что даже при самых неблагоприятных обстоятельствах имеем в запасе несколько дней, чтобы навестить своих родных. Поскольку «малая Родина» моего штурмана-украинца находилась тогда в глубоком немецком тылу, а стрелок-радист, армянин по национальности, как бы ни старался, все равно не смог бы уложиться в имевшееся

в наличии время, я приехал домой вместе со своим экипажем.

Еще несколько лет назад, будучи деревенским мальчишкой, только-только переехавшим в Уфу, я искренне считал свой город самым красивым. В журналах и газетах иногда попадались фотографии больших промышленных и административных центров с их прекрасной архитектурой и современной планировкой, но все это казалось тогда не более близким, чем соседняя галактика. Конечно, с тех пор много воды утекло, свежие впечатления о Саранске, Махачкале и, конечно же, о мимолетном пребывании в Москве заставили заметно побледнеть воспоминания о родном городе…

Но увиденное мной в мае 43-го совершенно сбило меня с толку, несколько раз заставив замереть в недоумении прямо посреди улицы. Уфа очень сильно изменилась с тех пор, как я уехал покорять небесные высоты: почерневшие домики словно еще глубже вросли в землю, нехитрая одежонка встречных прохожих еще сильнее поизносилась, а окна всех виденных мной трамваев были забиты фанерой. Куда делись стекла, так и не удалось узнать, может, люди по домам растащили… Словом, город заметно обнищал. Конечно, многие выводы и наблюдения весьма субъективны и, вполне вероятно, навеяны резким контрастом между центральными и провинциальными городами, но тем не менее именно эти картины навсегда остались в памяти.

Я очень соскучился по своим родным, общаясь с ними лишь достаточно редкими письмами, и нетерпеливо подгонял время, отделявшее меня от долгожданной встречи… И вот наконец показался тот самый дом, из ворот которого полный радужных надежд юноша уходил навстречу своей мечте. Сам того не замечая, я уже почти бежал к нему, оставив позади свой экипаж.

Встретили нас мама с двенадцатилетней сестренкой. Конечно, объятия, слезы радости, вновь объятия. К вечеру пришли с работы отец с братом Василием, и мы всей семьей уселись вокруг стола. Трудно передать, как тяжело мне было смотреть на своих стремительно увядших родителей. Ведь не так уж давно это были зрелые, но еще полные жизненной силы люди… Сейчас же передо мной сидели два изможденных старика. А ведь отцу исполнилось всего лишь сорок пять…

В то время страна жила, подчиняясь строгому закону: «Все для фронта! Все для Победы!» Поэтому тыл снабжался продуктами по остаточному принципу. Порой не хватало самого необходимого. Не знаю, как выжила бы моя семья, не работай тогда отец на крупозаводе, ежедневно наполняя глубокие карманы старой потрепанной тужурки мякиной, так сказать, отходами производства. Дома промыл, провеял все это – вот и

есть немного крупы для каши. Этим в основном и питались.

Всех мужиков, кого только можно было, призвали на фронт, остальных, в том числе и моего отца, мобилизовали в так называемую трудовую армию, уфимское подразделение которой обслуживало участок железной дороги от Куйбышева до Челябинска длиной более семисот километров. Допустим, надо санитарный эшелон разгрузить или, наоборот, погрузить военную технику – собирают трудармейцев и везут, куда требуется. Работали они на износ, практически без сна и отдыха. Бывало, могли и неделю домой не возвращаться. А кормежки-то особой нет и денег – гроши платили, и то не всегда. Так отец всю войну и оттрубил. Конечно, здоровье сильно подорвал…

…В следующий раз я увиделся с ним лишь в 46-м. Насколько я помню, отец уже тогда выглядел хуже, чем я сейчас, в девяносто лет. Ему бы подлечиться… Но никак не хотел он к врачам обращаться. Всего лишь пару раз в больницу ложился, и то когда совсем невмоготу становилось. А так: «Да шут с ним! Поболит и перестанет». Дожил отец всего до семидесяти…

Васе тоже сильно досталось. В 42-м году, во время боев под Харьковом, он получил тяжелое ранение в голову. Вернувшись домой после госпиталя непригодным к воинской службе, брат устроился мастером в авторемонтный цех, где и работал до тех пор, пока мог выдерживать такую нагрузку. Затем устроился вахтером на пивзавод. Умер Василий в 93-м, в возрасте семидесяти пяти лет…

Три или четыре дня гостили мы у моих родителей. Конечно, позволить себе объедать тех, кто сам едва сводил концы с концами, было совершенно недопустимо, поэтому имевшиеся у нас деньги экономно расходовались на покупку хлеба и кое-каких продуктов, естественно, для всех. Хотя давали нам тогда немного, но рацион семьи заметно улучшился. Перед самым отъездом почти все, что у меня оставалось, я отдал матери, с трудом преодолев ее сопротивление. Решил, что как-нибудь перебьюсь, пока не поставят на довольствие по прибытии в полк.

И вот наступило время прощания. Такие мгновения всегда переносятся очень тяжело, оставляя в душе неизгладимый след. Прижимая к груди бросившуюся в мои объятия сестренку, я почему-то подумал, что могу больше никогда ее не увидеть. И так захотелось оставить ей на память хоть что-нибудь… И тут я вспомнил о лежащем на дне моего вещмешка старом летном шлеме с широкими «ушами», который я таскал с собой еще со времен Молотова. «Держи, – говорю, с трудом удерживая слезы, – Серафима, он теплый, зимой пригодится».

…Но пригодился он гораздо раньше, спустя всего лишь пару

месяцев. Когда совсем стало туго с продуктами, отец был вынужден продать этот шлем, чтобы купить три буханки хлеба. Их удалось растянуть на целую неделю…

В Москве все наши пять экипажей встретились, как и было договорено, на квартире Кости Драпова. Поскольку все мы, несколько перестраховавшись, прибыли в столицу раньше, чем предполагали, появилась возможность побыть там еще пару дней.

Непредвиденно долго мы добирались до Ленинграда – целых двое суток. Часто приходилось задерживаться, пропуская эшелоны с оружием и ранеными. Несколько раз делали остановки в лесах, где все без исключения пассажиры выходили из вагонов для заготовки дров… В пути у моего штурмана случился приступ аппендицита, и его с рук на руки передали в первый же госпиталь. После излечения на Балтику он так и не попал, получив направление на Северный флот.

Все остальные высадились в небольшом рыбацком поселке Кабоны, недалеко от Новой Ладоги. Пройдя тщательную проверку документов, пару следующих дней нам довелось провести в ожидании своей очереди на рейс до Ленинграда, где располагался штаб ВВС Балтийского флота.

И вот одной прекрасной безоблачной белой ночью мы оказались на борту баржи, направляющейся к западному берегу Ладожского озера. Посудина наша особой скоростью не отличалась, и вскоре это путешествие стало казаться нам самым обыденным делом…

– Воздух! – раздался крик дежурного матроса. Все находившиеся на палубе подняли головы и в ужасе оцепенели: сзади, со стороны правого борта, примерно на высоте полутора тысяч метров показались силуэты трех вражеских самолетов. Не имевшая зенитной артиллерии неповоротливая баржа была для немцев идеальной мишенью. А они, как будто зная это, спокойно, как во время учений, занимали выгодную позицию для атаки.

Наверное, нет ничего тяжелее, чем, не имея никакой возможности оказать достойное сопротивление, ожидать неминуемой смерти… Но когда напряжение достигло апогея, внезапно пришло спасение в виде пары наших истребителей, стремительно бросившейся наперерез врагу. «Давайте, ребята! Бейте гадов!» – громко выкрикнул кто-то. Но немцы не приняли боя и поспешили уйти со снижением, набирая максимально возможную скорость. Вскоре все самолеты скрылись из вида, и мы так и не узнали, чем все окончилось.

Недалеко от пристани располагалась железнодорожная станция, где мы сели на поезд, доставивший нас на Финляндский вокзал, откуда Костя Драпов, ранее служивший на Балтике и

знающий дорогу, вывел нас к цели.

О варварских артобстрелах Ленинграда немцами нам частенько рассказывали политработники. Да и в газетах об этом тоже писали. Но что для меня, мальчишки, значили эти слова… Ведь пока своими глазами не увидишь почерневшие развалины, в которых лишь в общих чертах угадываются жилые дома, никогда не сможешь понять, что это такое. Война смотрела на меня пустыми глазницами разбитых оконных проемов, и этот холодный взгляд был ужасен…

«Где же сейчас те люди, которые не так давно наполняли эти дворы своими надеждами, радостями и заботами… Может, им повезло эвакуироваться в глубокий тыл, может, они, как в огромной братской могиле, лежат, погребенные под обломками своего жилища, а может…» – Я как будто на мгновение провалился в прошлое, воскресив в памяти ужасы полуголодного существования на грани жизни и смерти… Сердце переполняла жгучая ненависть к тем, кто принес смерть на мою землю. «Скорее бы направили на фронт», – именно с этой мыслью я переступил порог штаба ВВС Балтийского флота…

Отчетливо помню, что тогда мне было жутко стыдно за то, что в самый тяжелый период войны находился в глубоком тылу. Хоть это произошло помимо моей воли, отделаться от этого давящего чувства вины удалось лишь после нескольких боевых вылетов. Но сегодня, с высоты прожитых лет анализируя свой жизненный путь, прекрасно понимаю, как мне повезло тогда, что остался инструктором. Ведь именно благодаря этому я и научился летать так, как это нужно было, чтобы дожить до светлого Дня Победы…

На фронт

– Экипажи Драпова, Соловьева, Токарева, Шарыгина и Шишкова прибыли для дальнейшего прохождения службы в составе ВВС Балтийского флота! Старший группы – лейтенант Драпов! – бодро отрапортовал Костя начальнику отдела кадров. Мы, окрыленные близостью столь желанного направления в боевую часть, вытянулись по стойке «смирно» и стояли не шелохнувшись, от волнения едва сдерживая дыхание.

Сидевший за столом офицер, видя столь искренний юношеский энтузиазм, добродушно улыбнулся и, найдя в папке нужную бумагу, объявил:

– Воевать будете в 1-м Гвардейском минно-торпедном полку…

«Гвардейском», – эхом откликнулось в сознании. В первые мгновения я просто не мог поверить в реальность происходящего, ведь этим высоким званием награждали лишь самые заслуженные воинские части, с честью выдержавшие тяжелейшие испытания…

…1-й минно-торпедный авиационный полк (МТАП) ВВС Балтийского флота был сформирован в 1938 году на базе 121-й минно-торпедной авиаэскадрильи. Принимал участие в советско-финляндской войне 1939-1940 годов. Особенно отличилась третья эскадрилья, ставшая Краснознаменной. Ее командиру, капитану Н. А. Токареву, было присвоено звание Героя Советского Союза.

С первых дней Великой Отечественной полк вел активные боевые действия. Налеты на военно-морские базы противника и минные постановки на их фарватерах чередовались с бомбовыми ударами по кораблям, транспортам, а также береговым батареям. Кроме того, с 26 июня 1941 года летчики полка принимали участие в операции по уничтожению самолетов противника на аэродромах Финляндии и Норвегии.

Но в условиях стремительного наступления немцев морские задачи в одночасье отошли на второй план. Враг неудержимо рвался на восток, и, чтобы остановить или хотя бы задержать его продвижение, были брошены все имевшиеся в наличии силы, включая ударную авиацию Балтийского флота.

Так, 30 июня 1-й МТАП во взаимодействии с 57-м и 73-м бомбардировочными полками ВВС флота нанес бомбовый удар по форсировавшим реку Западная Двина (Даугава) немецким войскам. Задание было успешно выполнено, продвижение врага к Ленинграду замедлилось. По причине отсутствия истребительного прикрытия 1-й МТАП потерял сбитыми

тринадцать самолетов, погибло десять экипажей. Это были самые большие потери, которые понес полк в течение одного дня.

Но, несмотря ни на что, боевая работа продолжалась. В районах Пскова и Луги, Кингисеппа и Таллина, на подступах к Ленинграду, словом, где бы ни наступали немецкие войска, везде они были атакованы экипажами 1-го МТАПа.

Тем не менее наибольшую славу летчикам полка принесли налеты на Берлин, продолжавшиеся с 7 августа до 4 сентября, те самые, которыми мы столь сильно восторгались в Бузулуке. Если бы тогда кто-либо сказал, что спустя немногим менее двух лет мне доведется служить в этой легендарной воинской части, я бы ни в коем случае не поверил бы ему, сочтя эти слова всего лишь неудачной шуткой.

Идея нанести удар по вражеской столице в ответ на бомбардировки немецкой авиацией Москвы и Ленинграда родилась в штабе ВВС ВМФ. Расчеты показывали, что такие полеты осуществимы только с аэродромов Кагул и Астэ на эстонском острове Эзель (Сааремаа). Общая длина маршрута (до Берлина и обратно) составляла чуть менее 1800 километров, причем его значительную часть (около 1300 километров) экипажам предстояло пройти над морем, вне видимости берега, на высоте 6-7 тысяч метров. Еще одна трудность состояла в необходимости преодолеть стокилометровую зону противовоздушной обороны, созданную немцами вокруг Берлина. А предельная изношенность самолетов морской авиации и их моторов, не дававших нужной мощности, ставила под сомнение саму возможность выполнения этого сложнейшего боевого задания.

Первые удары по Берлину были нанесены наиболее подготовленными к полетам в любых метеоусловиях экипажами 1-го МТАПа и 57-го бомбардировочного авиаполка (БАП). Несколько позже авиагруппа была увеличена за счет дальней авиации ВВС Красной армии. Подготовкой и выполнением задания лично руководил командующий ВВС ВМФ генерал-лейтенант авиации С. Ф. Жаворонков.

Налеты на Берлин прекратились лишь после того, как немцы заняли материковую часть Эстонии, заблокировав снабжение Особой авиагруппы топливом и боеприпасами. Командир полка Е. Н. Преображенский, его штурман П. И. Хохлов, а также летчики А. Я. Ефремов, В. А. Гречишников, М. Н. Плоткин были награждены Золотой звездой Героя Советского Союза.

А враг тем временем продолжал свое наступление в направлении Ленинграда, поэтому балтийские авиаторы почти полностью переключились на выполнение задач в интересах

наземных войск – бомбовых ударов по обстреливавшим город артиллерийским батареям противника, аэродромам, железнодорожным станциям и его живой силе и технике на линии фронта. И это было единственно правильным решением в той критической обстановке, в которой оказалась наша страна, судьба которой в тот момент решалась на земле, а не на море.

К сожалению, избежать тяжелых потерь не удалось, и уже к октябрю 41-го из имевшихся на момент начала войны шестидесяти восьми экипажей в полку оставалось лишь семнадцать, поэтому приказом наркома ВМФ 4-я и 5-я эскадрильи были расформированы. Их личный состав распределили по оставшимся первым трем эскадрильям. Задания следовали одно за другим, люди работали на пределе своих возможностей.

Боевые заслуги воинов полка были по достоинству оценены командованием. 18 января 1942 года приказом наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова 1-й МТАП был преобразован в 1-й Гвардейский МТАП, став первым гвардейским полком в советской морской авиации…

…Но тогда я еще не знал всего этого и, охваченный романтическим восторгом, мысленно примерялся к новому звучанию своего воинского звания. «Гвардии младший лейтенант Шишков! Звучит-то как здорово!!!» С другой стороны, я прекрасно понимал: статус гвардейца ко многому обязывает, и поэтому искренне сомневался в том, что достоин столь высокого доверия…

– Шишков… – удивленно произнес кадровик. – Странно… Личные дела пришли на всех пятерых, – продолжал он, как будто рассуждая с самим собой. Затем достал какую-то бумагу и, пробежав ее глазами, закончил: – Драпов, Соловьев, Токарев, Шарыгин, Ольховой… А Шишкова нет…

От неожиданности у меня аж дыхание перехватило… Значит, в штабе флотских ВВС ничего не знали о нашей замене, вот мое личное дело и ушло на Черное море. «Что же теперь будет?» – от одной только мысли об этом меня бросало то в жар, то в холод.

Но отступать было некуда, и я, выйдя на шаг из строя, начал объяснять суть сложившейся ситуации, заранее готовясь услышать гневную тираду по поводу столь вопиющего самоуправства. Вопреки моим ожиданиям, кадровик выслушал меня до конца и, когда Костя подтвердил, что все сказанное мной абсолютная правда, задумавшись на некоторое время, объявил свое решение:

– Отправляйся вместе со всеми в Приютино. Там сейчас находится командование 1-го Гвардейского. Пусть оно и решает, что с тобой делать.

В подавленном настроении, проклиная свою «несчастливую звезду», я выходил из отдела кадров. Друзья, как могли, пытались утешить меня, но из этого мало что получалось…

Несколько часов спустя мы уже докладывали о своем прибытии командиру полка майору Дарьину. Как мне тогда показалось, в его взгляде, жестах и самой манере разговора сквозили какая-то скованность и, можно сказать, неуверенность. Слишком уж это было заметно, особенно по сравнению с другими ранее виденными мною старшими офицерами. Немного позже я узнал, что не ошибся в своих предположениях…

…Неисповедимы пути господни. Не менее загадочны и кадровые назначения, зачастую перебрасывающие того или иного офицера на совершенно незнакомое ему поле деятельности. Фронтовая судьба Челнокова и Дарьина, в разное время возглавлявших 1-й Гвардейский минно-торпедный, яркое тому подтверждение.

Прекрасный морской летчик Н.В.Челноков, в совершенстве освоивший «Ил-4», на момент начала войны командовал эскадрильей 1-го МТАПа. Уже в июле 41-го его перевели в штурмовую авиацию, вооруженную самолетами «Ил-2». Единственным сходством этих боевых машин являлась фамилия главного конструктора, под руководством которого они были разработаны. Наверное, очень сильно не хватало во вновь формируемых штурмовых полках опытных командиров, вот и пришлось решать кадровые вопросы таким способом.

Тем не менее Челноков довольно быстро освоился на новом для себя месте, заслужив в июне 42-го звание Героя Советского Союза. И вдруг… новый поворот. Е. Н. Преображенского назначают командиром нашей минно-торпедной бригады, а на его освободившееся место – Челнокова. Под его руководством полк отличился, принимая участие в операции по прорыву блокады Ленинграда в январе 43-го.

Но судьбе вновь угодно было преподнести Челнокову неприятный сюрприз. 5 мая того же года по вине техника, пренебрегшего правилами безопасности, полностью сгорели два «Ил-4». Залез он в кабину и, видимо, забыв, что на самолете подвешены противолодочные бомбы ПЛАБ-100, нажал кнопку сброса… Еще три самолета, подготовленные к ночному вылету и находившиеся поблизости, получили серьезные повреждения.

Челнокова тогда понизили в должности и перевели в 8-й Гвардейский штурмовой полк ВВС Черноморского флота, назначив на его место майора Дарьина, бывшего в то время помощником командира дальнебомбардировочного полка ВВС Тихоокеанского флота, не имевшего ни малейшего представления

о специфике минно-торпедной работы. В силу этой причины его обязанности фактически исполнял майор И. Н. Пономаренко, а в вопросах организации крейсерских полетов активно помогал И. И. Борзов, инспектор по технике пилотирования нашей 8-й минно-торпедной дивизии. Понятное дело, оказавшись в такой ситуации, любой человек чувствовал бы себя не в своей тарелке.

Что до Челнокова, то на этом, к счастью, злоключения талантливого летчика окончились, и он, став в июне 44-го командиром своего полка, вскоре получил вторую Золотую звезду, а в сентябре того же года вступил в командование штурмовой дивизией Балтийского флота…

– Молодцы, ребята, – безо всяких эмоций тихо произнес Дарьин и, поручив нас дальнейшим заботам замполита Г. З. Оганезова и начальника штаба Д. Ф. Кичинского, вышел.

Вопреки моим ожиданиям, история с личным делом не вызвала у них никаких эмоций. Внимательно просмотрев надлежащим образом оформленные сопроводительные документы, оба офицера с улыбкой переглянулись, и Григорий Захарович подытожил:

– Знать, в Москву сведения вовремя не дошли. Ну, ничего страшного. Ты же на фронт пришел, тем более из инструкторов. Нам такие нужны. Значит, так: затребуем твое дело, а пока освоишься в полку, его и пришлют.

Сразу же после этого нас распределили по эскадрильям, направив экипажи Драпова и Токарева в 1-ю, а Соловьева, Шарыгина и мой – во 2-ю. Но наши сухопутные путешествия на этом не окончились. Дело в том, что здесь, в Приютино, находилась только 3-я эскадрилья, вооруженная самолетами «Ил-4».

Именно она и несла на своих плечах всю тяжесть боевой работы. Остальные две располагались в Калининской области на аэродроме Богослово для доукомплектования новыми экипажами и освоения ими американских самолетов «Douglas A-20G». Ранние модификации этой боевой машины, заказанные британцами для своих ВВС, получили обозначение «Бостон». Часть из них в 42-м году была передана Советскому Союзу, и таким образом все семейство самолетов «А-20» в нашей стране, с легкой руки англичан, также стали называть «Бостонами».

Так что пришлось нам на следующее утро садиться на поезд и возвращаться к уже знакомой пристани на западном побережье Ладожского озера, откуда все та же старенькая баржа доставила нас в Кабоны. И вновь убаюкивающий размеренный стук колес железнодорожного состава, на этот раз в обратном направлении.

А вот и станция Богослово, конечный пункт наших дальних

странствий. Неподалеку от нее – большое село. От его потемневших бревенчатых домиков веет чем-то родным, знакомым до боли в сердце. Идешь по укатанной телегами дороге, сужающаяся лента которой исчезает где-то далеко в поле, и словно погружаешься в немного подзабытую деревенскую жизнь. Кажется, вот сейчас в вечерних сумерках начнут возвращаться с работы утомленные тяжелым трудом мужики, а вскоре разольются по округе чарующие звуки гармони…

Но это всего лишь воображаемая картина. Реальная намного прозаичнее и страшней. Нет здесь никаких мужиков, да и молодых ребят тоже – все уже давно призваны в армию. Многие из них уже успели сложить свои головы на полях сражений, многим это еще предстоит, ведь до Победы ой как далеко… Остались в деревне лишь совсем немощные старики да женщины с маленькими ребятишками. Поэтому и провожают нас печальными взглядами встречные старушки, вспоминая своих детей и внуков.

В опустевших домах жили члены летных экипажей, поэтому для нас, вновь прибывших, свободные места оставались лишь в помещении сельской школы. Ну что ж, нам не привыкать к подобным условиям.

Николай Победкин, командир моей 2-й эскадрильи, мне сразу понравился. Энергичный, немного бесшабашный парень, где бы он ни появлялся – неизменно становился центром всеобщего внимания. В его запасе всегда имелась бездна интересных веселых историй, которыми Николай при первом же удобном случае мог поделиться с окружающими. Мы, молодые пацаны, рассаживались вокруг него и разинув рты внимали каждому слову.

Таким же, как и на земле, Победкин был и в воздухе, летал смело, ярко, можно сказать, на грани возможного. То, что ему удалось выжить в стольких переделках, особенно принимая во внимание тот факт, что на фронте он находился практически с первого дня войны, могло показаться каким-то необъяснимым чудом. Наградами Николай обделен не был, имел уже три Боевых Красных Знамени. Но больше всего гордился он орденом Александра Невского. Распахнет свою меховую куртку так, чтобы профиль русского полководца всем виден был. При этом говорит, похлопывая ладонью по ордену: «А вот и мы с Санькой!»

Николай Победкин. Декабрь 1943 г.

К подчиненным Николай относился довольно строго и, будучи очень импульсивным человеком, при соответствующей провинности мог отругать, не выбирая выражений. Правда, столь же быстро отходил.

Заместитель Победкина Петр Летуновский был не менее опытным пилотом. Его боевая карьера началась еще во время зимней войны с Финляндией. Летный почерк Летуновского отличался не меньшей смелостью, но большей продуманностью и

более тщательной тактической проработкой задания. Если и существовал способ совершенно незаметно подойти к цели, можно было не сомневаться – Петру удастся отыскать его.

Штатная структура 2-й эскадрильи, как и любой другой в минно-торпедной авиации, была построена по образу и подобию бомбардировочной и состояла в то время из трех звеньев, командирами которых на момент нашего появления в полку были Летуновский, Самедов и Волков. Боевое построение звена представляло собой треугольник из трех самолетов, в вершине которого находился самолет ведущего, а позиции справа и слева занимали двое ведомых.

Буквально на следующий день мы приступили к освоению новой для нас техники. Привыкшие начинать этот процесс с изучения конструкции планера, двигателя и работы всех систем и механизмов самолета, мы были немало удивлены, узнав, что на все это отводится не более одного-двух дней. Но, как выяснилось в процессе занятий, приобретенные ранее знания позволили нам весьма успешно уложиться в столь незначительный срок.

Петр Летуновский

Немногим больше времени отводилось на знакомство с приборным оборудованием и органами управления самолетом. Часами просиживали мы в кабинах, заучивая последовательность действий при взлете, посадке и, конечно же, различных внештатных ситуациях.

– Переключить бензобаки, – командует Петр Летуновский, в звено которого я получил направление.

Левая рука опускается вниз и… вместо крана касается

гладкой дюралевой поверхности. «Вот черт! Промахнулся!» И быстрее, стараясь, чтобы не заметил командир, исправляю свою ошибку. Но ничто не могло ускользнуть от наметанного взгляда Летуновского. Получив заслуженное замечание, продолжаю отрабатывать требуемые движения.

– Все это надо довести до автоматизма, – назидательно произносит Петр, – чтобы в полете не отвлекаться на управление. Глаза должны следить за обстановкой, руки – действовать без промедления. Иначе – никаких шансов вернуться живым.

Подобные слова нам доводилось слышать и в аэроклубе, и в школе пилотов, но в устах боевого летчика они звучали намного более убедительно.

После того как мы успешно сдали экзамены на знание матчасти, как водится, приступили к практическим полетам. Вот тут-то и аукнулось мне отсутствие в штабе полка моего личного дела. Как же меня в воздух пускать… Да никак. Вот и пришлось месяца полтора болтаться как неприкаянному. Конечно, сидеть без дела мне никто бы не дал, в армии вообще не практикуется подобное времяпрепровождение, и я из пилота превратился в вечного дежурного по аэродрому.

Видишь, как твои друзья один за другим взмывают в небо, садятся, снова на взлет… А самому только и остается в перерывах между полетами, когда все выслушивают замечания командиров, сидеть в кабине, тренируя свои руки в нахождении нужных тумблеров и переключателей. Нет таких бранных слов, которыми я мысленно не награждал бы себя в те дни за то, что согласился поменяться с Ольховым. Да и московским штабистам тоже изрядно досталось.

Параллельно с полетами проводились тактические занятия, на которых опытные пилоты знакомили нас, молодое пополнение, с приемами нанесения торпедных ударов. Как правильно вести поиск цели во время свободной охоты, как правильно зайти на нее, не будучи обнаруженным, как выйти из атаки с минимальными повреждениями… Эти и другие вопросы детально разбирались на примерах реальных боевых вылетов, произведенных опытными летчиками.

По-моему, первое же занятие окончилось для меня строгим выговором от Летуновского. Дело в том, что проходило оно как раз в то самое время, когда я находился на дежурстве. Полеты тогда уже окончились, и зайти на посадку мог лишь случайный гость, потерявший ориентировку. Тем не менее отлучиться с поста мне было нельзя. Сижу себе, думаю о чем-то своем. Вдруг – звонок.

– Срочно беги в казарму, командир зовет, – раздался в трубке

голос дневального.

– Раньше вечера никак не могу, – отвечаю с полным сознанием своей правоты. Конечно, бесполезность моего пребывания на аэродроме никаких сомнений не вызывала… Но это ведь не отменяло требований устава.

Через пару минут раздался еще один звонок, на который я дал аналогичный ответ. На третий раз позвонил сам Летуновский, отдав приказ срочно явиться к нему, оставив вместо себя матроса из аэродромной охраны. Тут уж я не мог не подчиниться. Запыхавшийся забегаю в класс, где уже сидят мои товарищи, прошу разрешения занять свое место…

– Ты кто, – спокойно глядя мне в глаза, спросил Петр, – летчик-торпедоносец или дежурный по аэродрому?

– Так ведь мне же приказано неотлучно находиться на месте… – чувствуя свою правоту, пытаюсь оправдаться, но безуспешно.

– Полеты на сегодня уже закончены. Матроса посадил на телефон и бегом на занятия, – сказал как отрезал Летуновский. – Если что, он сюда позвонит и тебя вызовет. Или ты фрицам рассказывать будешь, как на аэродроме дежурил!

Стою, сгорая от стыда, и сверлю глазами дыру в полу. Неприятная ситуация, конечно, но в данном случае трудно отрицать правоту командира. Хорошо, что он, долго не распекая меня за излишний формализм, вскоре приказал занять свое место и как ни в чем не бывало продолжил занятие. Надо сказать, что лектором он был прекрасным, обладая даром подбирать для объяснения сложных вещей простые и доходчивые слова.

Так я и летал, как говорится, «пешим по летному» целых полтора месяца, пока не пришло мое личное дело, наконец открыв для меня доступ в небо. Я даже не поверил своим глазам, увидев свою фамилию в плановой таблице полетов на следующий день.

Надо сказать, что ни одного самолета с двойным управлением в полку тогда не имелось, поэтому освоение «Бостонов» несколько напоминало известный метод обучения плаванию, при котором обучаемого выбрасывают из лодки на середине реки. Ложишься в гаргроте, как раз за бронеспинкой летчика, и внимательно следишь за всеми его действиями, запоминая показания приборов, соответствующие тому или иному положению машины. Правда, тесновато там, как в гробу, да и видно далеко не все – голова «инструктора» обзор закрывает. В общем, если бы мы так «Ил-4» осваивали, били бы, наверное, каждый второй самолет. «Бостон» в плане пилотирования намного проще был и многое мог простить.

– Ну что, – весело спросил Летуновский после пары-тройки таких провозных полетов, – сам сможешь или еще разок прокатить?

– Смогу, товарищ командир, – последовал мой уверенный ответ, после чего мы с Петром поменялись местами, и я впервые поднял в небо доселе незнакомый мне самолет. Буквально с первых мгновений, еще на рулении, меня приятно поразила та легкость, с которой машина отзывалась на мои команды. Это ощущение еще более окрепло во время полета, и, заходя на посадку после четвертого разворота, я уже твердо знал: мы с «Бостоном» созданы друг для друга. Эмоции, переполнявшие меня, были настолько сильны, что, даже оказавшись в кровати, мне еще долго не удавалось уснуть. Ни с чем не сравнимое наслаждение полетом все еще не хотело отпустить мои мысли и чувства…

…Довольно часто мне задают вопрос: какой из двух самолетов, одновременно использовавшихся в 1-м Гвардейском, наиболее соответствовал своему назначению – «A-20G» или «Ил-4»? Скажу сразу, ни одного задания на «Ильюшине» выполнить мне не довелось. Вся моя боевая деятельность неразрывно связана только с «Бостоном». Но, накопив достаточный опыт полетов на «Ил-4» за время инструкторской работы, считаю, что могу провести корректное сравнение достоинств и недостатков обеих машин.

Но перед этим необходимо отметить, что «A-20G» был задуман как штурмовик, то есть самолет поля боя. Его наступательное вооружение, полностью соответствовавшее первоначальному предназначению самолета, включало четыре пушки калибра 20 мм и два пулемета калибра 12,7 мм, размещенных в носовой части.

Для защиты от атак из верхней полусферы радист имел крупнокалиберный пулемет. При возникновении угрозы со стороны истребителей ему приходилось вначале сдвигать внутрь своего отсека плексигласовый колпак и только затем разворачивать сам пулемет, имевший весьма ограниченный сектор обстрела. Кроме того, радиста изрядно трепало воздушной струей, что также не лучшим образом сказывалось на точности ведения огня. Поэтому вскоре на «Бостоны» начали ставить наши турельные установки с «Ил-4», оснащенные пулеметом Березина, вращавшиеся на триста шестьдесят градусов. Более поздние модификации «A-20G» поступали с американской турелью, имевшей два крупнокалиберных пулемета. Еще один находился в распоряжении стрелка, прикрывавшего нижнюю полусферу.

Насколько я сейчас помню, боекомплект составлял по сорок

или шестьдесят снарядов на пушку и по двести патронов для каждого носового пулемета. Тысячу шестьсот выстрелов мог произвести радист из своего Березина, и еще тысячу двести – стрелок. Для своего времени это было весьма неплохо.

Само собой разумеется, габариты фюзеляжного бомбоотсека «Бостона» не позволяли вмещать внутри минно-торпедное вооружение, а максимальная топливная загрузка в четыреста галлонов не могла обеспечить требуемый для крейсерских полетов радиус действия. Ведь штурмовику все это совершенно не требовалось. Обе проблемы в морской авиации решились довольно просто и эффективно: в бомбоотсеке разместили дополнительный топливный бак емкостью шестьсот галлонов, обеспечивший возможность находиться в воздухе около десяти часов, а с обеих сторон фюзеляжа установили торпедные мосты, теоретически позволявшие подвеску двух торпед, в отличие от «Ил-4», способного нести только одну.

Экипаж «A-20G» состоял из трех человек: летчика, радиста и стрелка. Видимо, американцы не планировали осуществление на этих машинах дальних перелетов, поэтому штурман вообще не предусматривался. Это уже мы ввели его в состав экипажа, разместив на первых порах в отсеке стрелка-радиста. Конечно, приемлемых условий для комфортной работы штурмана там не было и быть не могло. Хотя бы ввиду отсутствия сколько-нибудь удобного обзора. Прорезанные в обшивке фюзеляжа несколько дополнительных окошек не могли решить эту проблему, поэтому в конце 43-го пришлось приступить к глобальным переделкам, для чего наши самолеты поочередно направлялись на аэродром Комендантский, где находились ремонтные мастерские.

Выбросили из носовой части все пушечное хозяйство, установили в ней кресло с привязными ремнями и необходимое приборное оборудование, вырезали в обшивке отверстия, заделав их плексигласом, – вот и готово штурманское рабочее место. Занять его можно было через люк, предназначенный для обслуживания удаленной нами артиллерии и располагавшийся прямо перед передним колесом. В этом люке сделали плотно закрывавшееся отверстие, в которое при необходимости можно было вставлять оптический бомбардировочный прицел, крепившийся на борту. Что интересно, несмотря на столь значительные конструктивные переделки, центровка самолета совершенно не изменилась, по крайней мере, никакой разницы я не почувствовал.

В качестве наследства от штурмовика осталась бронеплита толщиной чуть меньше пятнадцати миллиметров, прикрывавшая пилота спереди. Конечно, выдержать прямое попадание снаряда

она бы не смогла, но от пуль и осколков защищала здорово. Имелись также бронеспинка и бронезаголовник сиденья летчика. Кроме того, можно было дополнительно установить бронестекло, так что, по сравнению с остальными членами экипажа, я мог чувствовать себя в относительной безопасности. Дважды носовая часть моего самолета была основательно побита, оба раза мои штурманы получали ранения, а меня даже не зацепило. Броня мягкая была, осколки в ней застревали.

Если взглянуть на таблицы тактико-технических данных, нетрудно заметить, что при примерно одинаковом взлетном весе крейсерская скорость «A-20G» была на целых 100 км/ч выше, чем у «Ил-4», что значительно увеличивало шансы на выживание при встрече с вражескими истребителями. Это стало возможным благодаря мотору «R-2600», имевшему мощность 1600 лошадиных сил, что на 500 лошадиных сил больше, чем мог дать наш «М-88».

Поспорили мы как-то с Костей Усенко, воевавшим в 12-м Гвардейском БАП, чей самолет быстрее – мой «Бостон» или его «Пешка», максимальная скорость которой у земли составляла около 450 км/ч. Поскольку все теоретические доводы, приводимые каждым из нас, наталкивались на не менее убедительные возражения оппонента, я предложил решить спор практически – слетать наперегонки.

Сказано – сделано. Взлетели, набрали высоту пятьдесят метров – и вперед! Вначале шли крыло в крыло. Потом я переключился на аварийный режим подачи топлива в карбюраторы, то есть дал более богатую смесь, и стал уходить в отрыв. Моторы дымили, но тянули хорошо. Прошли туда, потом назад. На земле, конечно, соответствующего разговора с нагоняем от начальства избежать не удалось… Так вот, «Пешка» на малой высоте «Бостон» не догоняла. На больших высотах, возможно, все было бы наоборот.

Оба двигателя, «М-88» и «R-2600», имели похожую конструкцию, являясь двухрядными «звездами» воздушного охлаждения, что давало обоим самолетам примерно одинаковый запас живучести в воздушном бою.

Но, принимая во внимание лишь табличные данные, пусть даже самые подробные, невозможно полноценно сравнивать различные типы боевой техники. Вряд ли существует хоть одна таблица, в которой были бы приведены данные об управляемости самолета, его приборном оборудовании, о наличии систем аварийного запуска моторов в воздухе и постановки винта во флюгерное положение, наконец, о качестве его изготовления и условиях работы экипажа…

Первое, что сразу же обращало на себя внимание, – это

культура производства. К сожалению, наша авиационная промышленность в этом смысле проигрывала американской. И немудрено, ведь в заводских сборочных цехах место квалифицированных работников-мужчин, ушедших на фронт, заняли женщины и дети, многие из которых обучались своей новой профессии прямо на месте. Да еще скудный тыловой рацион, поддерживавший их лишь на грани полуголодного существования… Но скидок на это никто не делал, ведь война требовала все новые и новые самолеты. Вот и приходилось приносить качество в жертву количеству.

Поэтому даже беглого взгляда вполне достаточно, чтобы оценить гораздо более благородный внешний вид «американца». А если в кабину попасть, контраст становился еще более разительным. Кресло пилота, приборная панель, органы управления самолетом и двигателями были продуманы до мелочей и, я бы даже сказал, исполнены с некоторым шиком. На наших же самолетах все делалось грубо, как будто впопыхах. Шплинт стоит, а усы не загнуты. Редко когда руки не поцарапаешь во время полета. Что уж тогда говорить об эстетике…

Качество сборки также оставляло желать лучшего. Летишь, а сквозняки по всему самолету гуляют. Помню, в декабре 1941 года, когда мороз был градусов двадцать с лишним, я перегонял «Ил-4» из Вольска в Бузулук. Замерз, как цуцик. Хуже всего пальцам рук досталось. Им сначала холодно было, затем больно. А некоторое время спустя все прошло, как и не было ничего. Я по неопытности даже обрадовался. Прилетел домой, сел, зарулил на свое место, а пальцы… Как держались за штурвал, так согнутыми и остались. Гляжу – а они белые совсем… Давай их снегом растирать, потом спиртом… Слава богу, отошли, но боязнь холода до сих пор осталась…

Хотя на «Бостоне» и была предусмотрена система отопления, но мы ей не пользовались – инженеры не рекомендовали. Дело в том, что работала она от бензовоздушной смеси, что создавало дополнительный риск возгорания при попадании пуль и осколков. И техникам проблемы – ее ведь тоже обслуживать надо было, да и мешала она при ремонте. По-моему, систему эту на самолетах нашего полка вообще сняли. Зачем лишний вес возить…

Но все равно, холодно в кабине не было – «Бостон» очень плотно закрывался. В боевой обстановке мы даже, наоборот, все форточки распахивали – так лучше видно и свежий воздух обдувает. А то во время боя коленки дрожат, пот по спине льется и как-то душно становится. Словом, мерзнуть некогда.

В кабине «A-20G» даже пепельница имелась (на наших самолетах такой роскоши не было), поэтому я с собой всегда трубку брал и табак. После атаки нервы еще не скоро успокаиваются, так порой закурить хочется, что сил нет терпеть. Просто сунешь трубку в рот и сидишь, вдыхая запах табака. Спичку зажигать хоть и можно, но все-таки страшновато. Тем не менее бывали случаи, когда совсем невмоготу становилось. Тогда, конечно, курил как положено…

Иногда прямо в полете трубку набивал, но это очень сложно было, приходилось штурвал ногами зажимать. Исполнить подобный акробатический номер на «Ил-4», наверное, невозможно. По крайней мере, мне бы даже и в голову не пришло – «Ильюша» на всем протяжении полета «висел на руках», не давая своему пилоту ни мгновения отдыха, об этом я уже писал ранее. «Бостон» же управлялся довольно легко – положил руки на штурвал, и все. Рулей слушался идеально. Можно даже ноги с педалей снять, все равно устойчивость сохранялась. Жаль, автопилота не было. Тогда вообще – сиди себе, кури да по сторонам поглядывай. Конечно, несколько часов полета на малой высоте сильно изматывают, но на «Бостоне» несравнимо меньше, чем на «Ил-4».

Приборное оборудование «американца» существенно отличалось в лучшую сторону, особенно авиагоризонт, который, в отличие от нашего, работал практически идеально, ни разу не давая мне повода усомниться в правдивости его показаний. Да и другие приборы «Бостона» также были более точными. Правда, показывали все они в единицах измерения, принятых в США. Скорость – в милях в час, высота – в футах. Но к этому мы быстро привыкли.

Приятно удивило удобное управление радиокомпасом. Дело в том, что на «Ил-4» его рамочная антенна была неподвижной, и, чтобы узнать направление на приводную станцию, приходилось поворачивать весь самолет. Здесь же, на «Бостоне», антенна могла вращаться, заметно упрощая работу с ней. И стрелочки-указатели имелись как у летчика, так и у штурмана.

Наши радиостанции не шли ни в какое сравнение с американскими, совершенно не утомлявшими экипаж помехами и треском. Все эти шумовые дефекты на «A-20G» напрочь отсутствовали, что вызывало неподдельное восхищение, особенно на первых порах.

С избытком хватало всяких лампочек и переключателей, рядами располагавшихся на специальной панели, которую мы окрестили «баяном». Правда, хоть и летал я на «Бостонах» несколько лет, так ничего и не узнал об их назначении. Просто

никакой нужды в этом не было.

Имелись на «Бостоне» системы запуска моторов в воздухе и постановки винта во флюгерное положение. Вот, допустим, остановился в полете двигатель. Бывает и такое, хоть редко, но все-таки. Тогда еще есть шанс его оживить, используя аварийный запуск. Я десятки раз проделывал это, обучая молодых летчиков. Принудительно выключал один из моторов на малой высоте, прямо над аэродромом, затем вновь запускал его. Безотказно работало.

На «Ил-4» подобная система отсутствовала. Встал двигатель – это уже все, топаешь домой на одном. А винт, если его при этом не заклинило, вращается как ветрянка, стремясь завалить самолет, и без того потерявший половину тяги, в сторону неработающего движка. Такая себе воздушная подушка получается, три с лишним метра в диаметре. Тяжело приходится тогда пилоту. На своем личном опыте знаю насколько. Вот тут-то и спасает перевод винта во флюгерное положение. Его ось при этом фиксируется от проворачивания, а лопасти устанавливаются в положение «по потоку». Управление самолетом значительно облегчается. На наших машинах эта возможность имелась лишь на транспортном самолете «Ли-2» и появившемся в конце войны бомбардировщике «Ту-2».

Было у «А-20G» еще одно существенное преимущество – шасси с передним колесом. Благодаря этому заметно улучшились посадочные свойства. Сначала касаются земли боковые колеса, затем опускаешь нос, и все – дело сделано. Катишься, как на автомобиле. Обзор из кабины прекрасный. А поскольку риск скапотировать практически отсутствует, можно сильнее давить на тормоза, чтобы уменьшить пробег.

Другое дело «Ил-4», посадка которого осуществлялась классическим для того времени способом – «на три точки». Тут уж ухо востро держать надо. Перетянул – грубо плюхнул его на землю, не успел добрать – «козла» оторвал. «Ильюша» вообще склонен был к этому делу. Правда, шасси были надежными и многое прощали.

А вот чего действительно не хватало «Бостону», так это двойного управления, которое мы так и не смогли оборудовать ввиду значительной сложности требуемых переделок. Тут уж все: убило летчика – вместе с ним погибает весь экипаж. «Ильюша» в этом отношении получше был. Его штурман мог привести домой самостоятельно. Ручку вставил, педали отбросил, приборы перед глазами есть. Грубая посадка, конечно, гарантирована, но, главное, люди живы останутся. Пилоты «Ил-4», прекрасно понимая это, при первой же возможности давали штурманам

попрактиковаться в пилотировании своих боевых машин.

Инженеры поговаривали, что из-за несколько отличного химического состава дюралюминия «Бостон» сгорал быстрее «Ильюши». Может, так оно и было, но, скажу честно, на практике эта разница являлась несущественной. Если уж не смог сразу сбить пламя, считай не больше пяти минут у тебя в запасе имеется. Так что в этом отношении обе машины были абсолютно равноценными.

Конечно, мало кто из летчиков способен плохо отозваться о своем самолете, верой и правдой служившем ему в самые тяжелые времена, не раз выносившем его экипаж на своих крыльях из, казалось бы, безнадежных ситуаций. Не сомневаюсь, что любой из пилотов 3-й эскадрильи, летавшей на «илах», назвал бы лучшей свою машину и привел бы в подтверждение своих слов достаточное количество веских аргументов… Но мне, чего греха таить, гораздо больше нравился «Бостон»…

К началу августа 43-го я сделал на «А-20G» лишь несколько самостоятельных тренировочных полетов, да и то в простых метеорологических условиях. Поэтому, когда меня включили в состав группы летчиков, направляющейся в Красноярск для получения десяти «Бостонов», моему удивлению не было границ. Ведь те пятнадцать «американцев», которые имелись в Богослово на момент моего прибытия туда, были перегнаны пилотами, имевшими гораздо больший налет на этих машинах. Но почему же тогда к выполнению этой довольно непростой задачи привлекли меня? Наверное, приняли во внимание мой довольно приличный инструкторский опыт.

Первые боевые машины семейства «А-20» мне довелось увидеть еще в 42-м, будучи в Махачкале. Это были разведчики «А-20А», которые доставлялись в Советский Союз через Иран. Но доставка их по этому маршруту требовала много времени. Поэтому и возникла идея Красноярской трассы, или АЛСИБа (Аляска – Сибирь). Американские летчики вели «Бостоны» на расположенную на Аляске базу Лэдд-Филд, откуда после приемки самолетов нашими специалистами советские перегоночные команды по эстафете передавали их до конечного пункта назначения – Красноярска, куда со всех фронтов и флотов съезжались группы вроде нашей.

Большое количество самолетов, рядами выстроенных вдоль летного поля загородного красноярского аэродрома, не могли не произвести на нас огромного впечатления. Особенно зная, что в первые военные месяцы каждая боевая машина ценилась дороже, чем ее пилот. Будучи не в силах скрывать свое восхищение, мы ходили вдоль бесконечных шеренг истребителей, штурмовиков и

бомбардировщиков, наслаждаясь невиданным доселе зрелищем столь невероятной мощи. «Будет чем бить врага!» – радостно подумал я.

Но терять время впустую не приходилось, ведь на подготовку к перелету нам отвели не более недели. Еще один провозной, после которого следовали два самостоятельных полета по кругу. И надо же такому случиться, что в первый же день я чуть было не разбил самолет. Казалось бы, ничего особенного, ведь задание совсем несложное, машина более-менее освоена, да и погодные условия благоприятствовали… Но так уж заведено в авиации, что считать себя в безопасности можно лишь после выключения двигателей.

А произошло следующее. Поскольку взлетно-посадочная полоса была короче, чем в Богослово, да еще и упиралась она в сплошную стену соснового леса, я решил зайти на посадку так, чтобы коснуться колесами земли сразу же за посадочным знаком, обеспечив себе некоторый запас на пробеге. Но при этом, не учтя особенности «Бостона», буквально ходившего за газом, слишком рано убрал обороты двигателей. И самолет как пошел вниз… Пришлось садиться метров на сто раньше, чем предполагал. Повезло, что местность за пределами аэродрома оказалась довольно неплохо укатанной.

На следующий день были запланированы еще два полета по кругу и один полет в зону для отработки пилотирования. И здесь не обошлось без приключений. Потянул штурвал на себя так, как привык это делать на «Ил-4», сила-то в руках была, и… самолет перевернулся вверх ногами. Причем произошло это почти мгновенно, так что я не успел понять, что же произошло и почему это я, крепко пристегнутый ремнями к спинке сиденья, вдруг повис вверх ногами…

Уже на земле, когда стали разбираться в причинах произошедшего, мне сказали, что «Бостон», стоит хоть немного перетянуть штурвал, тут же ложится на лопатки, в отличие от «Ильюши», где его можно было на себя тянуть, насколько позволяло отсутствие на животе жировых запасов. Но если возникла необходимость покинуть горящий самолет, воспользовавшись парашютом, это свойство «Бостона» помогало. Перевернул машину и просто вывалился из кабины. Слава богу, воспользоваться этим мне так и не пришлось.

Но вот наконец закончены недолгие приготовления, и наши самолеты, по самые заливные горловины заправленные топливом, выруливают на взлет. Собравшись над аэродромом в компактный строй, следуем за лидером. Первая посадка – в Свердловске, а оттуда – домой, в Богослово.

…Нет, наверное, ни одного пилота, который называл бы свой аэродром иначе как домом, что может показаться странным далекому от авиации человеку, но для нас – летчиков, штурманов и стрелков-радистов – это совершенно естественно. Ведь именно здесь начинается все то, что мы любим не меньше, чем свои жизни, то, ради чего мы и связали свои судьбы с крылатыми машинами. Любое действие, происходящее здесь, начиная от составления плановой таблицы и заканчивая не знающей мелочей предполетной подготовкой, наполнено какой-то необъяснимой вдохновляющей энергетикой, почувствовать которую может лишь человек, всей душой преданный небу. Любой другой так и не сможет увидеть за всем этим нечто большее, чем отлаженную, как часовой механизм, работу специалистов, регламентированную уставом.

Именно сюда возвращаемся мы в мирное время и именно сюда, несмотря ни на что, тянем свои израненные в боях самолеты, изо всех сил цепляясь за воздух. И все для того, чтобы через некоторое время вновь взмыть в небо, выполняя очередное задание. Абсолютно убежден, что война противна человеческой природе, и любой из нас, принимавших в ней непосредственное участие, с радостью предпочел бы вместо привычного нам смертоносного груза носить в мирном небе на своих крыльях сырье и товары, необходимые для народного хозяйства, или просто перевозить пассажиров из одного населенного пункта в другой. К сожалению, судьба распорядилась по-иному…

Но сейчас речь не об этом, а о том, что где бы ни родился летчик и куда бы ни забросила его судьба – своим домом он всегда будет считать тот самый клочок земли со взлетно-посадочной полосой, недалеко от которой замер в ожидании полета его крылатый товарищ…

После прилета в Богослово наши машины тут же поступили в ведение техников, которые пристроили по обе стороны фюзеляжа два держателя для торпед. Штурманское место, как я уже говорил, организовали в отсеке стрелка-радиста, разместив там нехитрые навигационные приборы. Что интересно, вначале компас заправлялся спиртом, но ввиду невозможности пресечения нецелевого использования оного вскоре для этого стали применять керосин.

И вновь начались тренировочные полеты. На этот раз их целью стала отработка столь необходимых летчику-торпедоносцу навыков работы ночью и в сложных метеорологических условиях. Специально для этого на аэродром доставили «спарку» СБ, и командир эскадрильи, заняв переднюю инструкторскую кабину, проверил готовность каждого к самостоятельным вылетам. На

вторую же ночь во время захода на посадку я сбил верхушку сосны. Причем в тот момент никто из находившихся на борту так ничего и не почувствовал. Лишь утром техник показал нам вмятины на левой плоскости и то самое дерево, находившееся в нескольких сотнях метров перед посадочным знаком. Тем не менее я практически не испытывал никакого дискомфорта во время ночных полетов. Наверное, сказался довольно приличный опыт, накопленный мною во время инструкторской работы.

Поскольку режим полета, необходимый для успешной торпедной атаки «Бостона», значительно отличался от «Ильюши», пришлось «перенастраивать» свой внутренний высотомер на выдерживание тридцати метров над уровнем моря на скорости в пределах 300-320 км/ч. Для этого еще немного полетали над Рыбинским водохранилищем. В качестве ориентира служила колокольня затопленного собора, возвышавшаяся над поверхностью воды.

Но вскоре тренировки закончились, и в начале сентября личному составу 1-й и 2-й эскадрилий объявили о перебазировании на только что подготовленный аэродром Каменка, находившийся недалеко от Сестрорецка. Именно оттуда нам предстояло начать свой боевой путь.

Эту новость молодые летчики, штурманы и стрелки-радисты встретили с энтузиазмом. Еще бы, ведь многие из нас, находясь до этого времени на безопасном расстоянии от линии фронта, невольно ощущали себя иждивенцами, незаслуженно отнимающими кусок хлеба у полуголодных тружеников тыла, не щадя сил работавших у заводских станков, снабжая армию вооружением и боеприпасами.

Подобное чувство вины терзало мое сердце с первых месяцев войны, но с недавнего времени оно стало еще более невыносимым, стоило лишь на мгновенье вспомнить сгорбленные силуэты своих раньше времени постаревших родителей, их иссеченные бороздками морщин лица и особенно – иссушенные слезами глаза матери.

Те из нас, кто до сих пор не имел никаких известий о своих семьях, оставшихся в оккупированной врагом западной части страны, или, еще хуже, успел получить сообщение о гибели на фронте своих родных и близких, охваченные жаждой мести, стремились поскорее вступить в бой с ненавистным врагом.

Но, честно признаться, к моей искренней радости подмешивались и совсем другие чувства. Ведь я прекрасно понимал, что совсем скоро наравне со «стариками» буду постоянно подвергать свою жизнь опасности, выполняя боевые задания, и, вполне вероятно, погибну во время очередного

вылета. От этих мыслей замирало сердце и по спине пробегал предательский холодок. Ничего удивительного в этом нет, ведь умирать, тем более в столь молодом возрасте, не хочется никому.

И конечно, особенно угнетала вполне вероятная перспектива погибнуть, так и не успев нанести врагу достойного урона. Хоть бы один транспорт утопить, да побольше! А там… Правда, мне довольно быстро удавалось справиться с такими настроениями, мысленно говоря себе: «Чему бывать, того не миновать! И нечего об этом думать! Будь что будет!»

Начало боевого пути

На небольшой площади северо-западнее Ленинграда довольно плотно располагались семь аэродромов. В Левашово, на самом большом из них, находились самолеты дальней авиации. Его открытое всем ветрам грунтовое летное поле нетрудно было отыскать даже в самую плохую погоду, и поэтому оно частенько служило нам ориентиром. Вышел туда и с правым разворотом топаешь в Каменку. Если, привязавшись к наземным ориентирам, правильно взять курс, заблудиться довольно тяжело. Всего-навсего три километра на юго-запад, и ты дома.

На остальных пяти аэродромах (Песочное, Комендантское, немного восточнее – Гражданка, Приютино и Углово) довольно скученно располагались самолеты фронтовой авиации. В случае крайней необходимости можно было воспользоваться гостеприимством коллег-авиаторов, но на моей памяти такое происходило достаточно редко. Настолько близко друг от друга находились места нашего базирования, что если уж изрядно поврежденной машине оказалось под силу преодолеть более двухсот километров над Балтикой, то уж продержаться в воздухе еще совсем-совсем немного она была вполне способна.

Да и на пятачке в районе Ораниенбаума, где, прижатые противником к морю, несмотря ни на что, держались наши солдаты, сидели штурмовики «Ил-2». Кроме того, в Кронштадте, а также посреди Финского залива на островах Сескар и Лавенсаари базировались наши истребители. На их аэродромах иногда находили спасительный приют израненные в боях или преследуемые финскими и немецкими асами-охотниками торпедоносцы.

Правда, до лета 43-го никакого аэродрома в Каменке не было. Имеющихся до того времени баз целиком и полностью хватало для размещения несших тяжелые потери в непрерывных боях авиационных полков, не получавших требуемого количества новой техники. Но к началу второго года войны чаша весов резко качнулась в нашу сторону. Эвакуированные на восток военные заводы, постепенно наращивавшие объемы производства, заработали в полную силу, что не могло не отразиться на количественном и качественном состоянии самолетного парка ВВС РККА, естественно, в лучшую сторону.

Появилась возможность сформировать новые полки и укомплектовать уже имеющиеся до штатной численности, вследствие чего возникла необходимость в новых аэродромах, но характер местности и близость линии фронта к окраинам

Ленинграда значительно затрудняли решение этого вопроса. С другой стороны, расположение ударной авиации в глубоком тылу значительно снижало ее боевую эффективность, вот и пришлось выгрызать у лесов и болот необходимые для создания аэродромов участки земли, применяя при этом все подручные материалы.

К сожалению, сложный рельеф болотистой местности в районе Каменки не позволил сделать взлетно-посадочную полосу длиннее километра, поэтому наши самолеты, загруженные торпедами и полным запасом топлива, отрывались от земли только лишь в самом ее конце, пролетая прямо над штабной землянкой, да еще и в направлении высоковольтной линии. Так что высоту приходилось набирать довольно быстро, рискуя сорваться в штопор при малейшей ошибке. Ширина полосы – порядка сорока метров при размахе крыльев «Бостона» немного меньшим девятнадцати – также требовала повышенного внимания при посадке.

Материалом для ВПП послужили как отдельные кирпичи, так и целые фрагменты стен, взятые из развалин разрушенных ленинградских жилых домов и промышленных зданий. Только так можно было соорудить ее на болоте. К старту вели рулежные дорожки с деревянным настилом, а для рассредоточения вдоль них самолетов делались специальные капониры, с трех сторон огражденные бревенчатой кладкой, а сверху прикрытые маскировочной сеткой.

Естественно, сама полоса слишком сильно контрастировала с зеленью окружавшего ее соснового леса, и немецкая воздушная разведка вскоре узнала о ее существовании. Но, видимо, врагу все же не удалось обнаружить, где находятся наши боевые машины, поэтому ни одного массированного налета силами бомбардировочной авиации на наш аэродром так и не было произведено. Считаные разы атаковали нас немцы, да и то – прилетит пара истребителей, два-три захода сделает, постреляет наугад и убирается восвояси.

Хотя линия фронта проходила примерно в двадцати километрах от аэродрома, в районе Каменки вражеские охотники практически не появлялись. В хорошую солнечную погоду мы вообще не летали, и они знали это, а ловить нас в тумане или тем более в дождь – неподъемная задача для одномоторного истребителя.

Но пока мы находились в Богослово, чистое дневное небо, на котором не имелось ни малейшего облачка, ставило под сомнение саму возможность безопасного перелета на новое место базирования, поэтому было принято решение сделать это ночью, проложив маршрут через Ладожское озеро. Поскольку мне ни

разу не доводилось совершать посадку на незнакомом аэродроме в темное время суток, пришлось немного понервничать, но благодаря хорошей организации все прошло без происшествий, и самолеты один за другим приземлялись на прекрасно освещенную полосу. К ним тут же подбегали матросы, указывая направление на рулежную дорожку. Еще не успел забрезжить рассвет, как вся техника уже была спрятана в капонирах.

Не забыли и о личном составе. Техников и стрелков-радистов поселили в землянках и уцелевших домиках, находившихся недалеко от аэродрома, вместе с матросами срочной службы. Мы – летчики и штурманы – на правах офицеров пользовались некоторыми привилегиями, поэскадрильно располагаясь в трех уютных двухэтажных домиках дачного поселка Коломяги, что у северной окраины Ленинграда.

Достаточно вместительный автобус «ЗИЛ» довоенного выпуска, подаренный полку Ленсоветом в честь присвоения гвардейского звания, каждый день утром возил нас к аэродрому, вечером возвращая назад всех, кроме дежурных и ушедших на боевое задание экипажей. Иногда, в особо прекрасные вечера, те, кто не принимал участия в вылетах, предпочитали возвращаться к своему жилищу пешком, наслаждаясь окружавшим нас великолепием природы, благо в нашем возрасте преодоление расстояния в три километра не представляло ни малейшего затруднения.

На завтрак в летную столовую, находившуюся неподалеку, мы, молодое пополнение, пришли немного раньше положенного срока и безмолвно расселись вокруг стоявшего у стены большого стола. Мимо нас деловито сновали девушки-официантки, разносившие тарелки. Самые смелые из нас предлагали им свою помощь, но они шутливо отказывались.

Точно в назначенное время двери распахнулись, и в зал вошли «старики», летчики 3-й эскадрильи. Неторопливые уверенные движения и лишенная всякого показного самолюбования сдержанность сразу же выдавали в них бывалых фронтовиков. Правую сторону их безукоризненно подогнанных по фигурам кителей украшали морские гвардейские знаки, на левой сверкали ордена. Мы тут же, словно подброшенные невидимыми пружинами, вскочили со своих мест, отсалютовав вошедшим авиаторам грохотом опрокинутых табуреток. «Старики», добродушно усмехнувшись, поприветствовали нас и начали рассаживаться.

Признаюсь честно, на первых порах мы ощущали некоторую неловкость в присутствии столь заслуженных авиаторов и по большей части старались помалкивать, боясь сказать что-нибудь

не то. Но наши старшие товарищи отнеслись к нам как к равным, только немного менее опытным бойцам, и вскоре между нами установилась настоящая фронтовая дружба. Но произошло это немного позже, а тогда, в первые дни, мы тихо сидели за своим столом и, навострив уши, ловили каждое слово, сказанное «стариками».

Надо сказать, что среди всего многообразия тем, обсуждаемых летчиками и штурманами в любое время дня и ночи, главное место занимала наша боевая работа. И неудивительно. Как пройти незамеченным через линию фронта; как ориентироваться над морем; как обнаружить цель раньше, чем она заметит тебя; как, преодолев заградительный зенитный огонь, подобраться к ней на минимальную дистанцию, чтобы наверняка сбросить свой смертоносный груз; как выполнить соответствующий ситуации противозенитный маневр – от всего этого и еще многого другого всецело зависела жизнь экипажа.

Особенно актуально эти вопросы стояли для нас, молодых ребят, еще не успевших понюхать пороху. Вот и стремились более опытные товарищи передать нам все свои знания и умения, уберегая от всевозможных ошибок, что порой совершали, будучи в свое время такими же «желторотиками».

Да и сами «старики» прекрасно понимали, что идеальным торпедным ударом является тот, из которого экипаж вышел сухим из воды, не привезя домой на своем самолете ни одного отверстия от пуль или осколков. К сожалению, таких случаев практически не было, что воочию демонстрировало ту простую истину, что даже самым лучшим пилотам, имеющим на своем счету не одну подтвержденную победу, всегда есть куда расти. «Идеально летает лишь один Чкалов!» – так говорил инструктор Макаренко. И если уж сам легендарный пилот совершил ошибку, стоившую ему жизни, что тогда говорить о таких новичках, как мы…

Особенным авторитетом пользовались Иван Шаманов и его бессменный штурман Михаил Лорин. Их можно было с полным правом называть «стариками» в полном смысле этого слова, ведь еще в 1933-м, когда мне исполнилось всего двенадцать, Шаманов уже совершал постоянные ночные перелеты из Москвы в Харьков, доставляя в грузовом отделении своего самолета свежие номера газеты «Правда». Три года спустя неуемная жажда профессионального роста привела его в Главное управление геодезии и картографии при Совете народных комиссаров СССР. Там Шаманов и познакомился с Лориным. Обнаружив поразительное сходство характеров, темпераментов и жизненных приоритетов, они сразу же стали друзьями, и вскоре

новоиспеченный экипаж выполнял сложнейшие задания в суровом небе Якутии…

Много составляющих у летного мастерства: виртуозное владение машиной, способность управлять ею в самых сложных погодных условиях, молниеносная быстрота реакции, умение сохранить хладнокровие в самой безвыходной ситуации и, несмотря ни на что, найти спасительное решение… Но достаточно просто сказать «полярный летчик», и собеседнику сразу станет ясно, что носитель этого гордого титула сполна обладает всем вышеперечисленным и еще многим другим сверх этого.

Климатические условия за границей Северного полярного круга предъявляют самые строгие требования к профессиональным и моральным качествам летчиков и штурманов. Огромные, практически незаселенные просторы Восточной Сибири, в которых потерять ориентацию очень легко, а восстановить практически невозможно, не оставляют ни малейшего шанса на ошибку, а вечная мерзлота не позволяет надеяться на спасение экипажу, совершившему вынужденную посадку.

Именно поэтому храбрые полярники являлись без всякого преувеличения элитой советской авиации, пользуясь не меньшим почетом и уважением, чем появившиеся гораздо позже космонавты. И по заслугам. Но когда началась война, все, кто только мог, всеми возможными путями стремились попасть на фронт. Не обошла эта тенденция и летчиков, трудившихся в тылу. Да, они понимали, что и там их опыт и мастерство необходимы Родине, но смириться с тем, что в самое тяжелое для страны время приходится заниматься обыденной мирной работой, никто не хотел.

Вот и осаждали военкоматы, настойчиво требуя направления в действующую армию, авиаторы, покорявшие просторы Сибири, летчики ГВФ (Гражданского воздушного флота), инструкторы летных школ и аэроклубов, пилоты, занятые в народном хозяйстве… Были среди них и неразлучные друзья Шаманов и Лорин. Само собой разумеется, отпускать таких высококлассных специалистов никто не хотел, и, вполне вероятно, так бы и остались опытные полярники на своем привычном месте, если бы не счастливая случайность. Оказавшись в Москве для получения самолета, они добились встречи с командующим авиацией Военно-морского флота генерал-лейтенантом С. Ф. Жаворонковым и смогли убедить его направить их на Балтику.

Неудивительно, что этот экипаж, влившийся в состав 1-го Гвардейского МТАПа в начале 42-го, буквально с первых вылетов

зарекомендовал себя с лучшей стороны, доказав свою готовность к выполнению самых сложных боевых заданий. Казалось, не существовало таких погодных условий, которым было бы под силу заставить вчерашних полярников вернуться домой, не выполнив задания. На момент нашего появления в полку на их счету числилось несколько потопленных транспортных судов.

Как бы это ни показалось странным, Шаманов, бывший едва ли не самым старшим по возрасту авиатором полка, несмотря на свои заслуги, так и оставался рядовым летчиком. Ходили слухи о том, что ему неоднократно предлагали повышение по службе, но, отчетливо понимая свое нерасположение к руководящей работе, опытный пилот умудрялся от нее отказываться. Точно так же не захотел он и оставить своего «Ильюшу» ради того, чтобы пересесть на «Бостон», в прекрасных летных качествах которого ему довелось убедиться во время работы в перегоночной команде.

Веселый и жизнерадостный Шаманов был, что называется, душой компании, вокруг него всегда с избытком хватало товарищей, каждый из которых, в случае необходимости, всегда мог рассчитывать на его помощь и поддержку. Обладал Иван и каким-то необъяснимым магнетизмом, неизменно притягивавшим к нему внимание прекрасного пола. Любой пилот или штурман, имевший не меньше орденов, чем Шаманов, находясь рядом с ним, всегда оставался в тени.

Совсем другой характер имел не менее заслуженный летчик-торпедоносец Александр Разгонин. Спокойный молодой человек, скромно державшийся в стороне, он всегда несколько терялся, оказываясь в центре внимания. При поверхностном взгляде это могло создать обманчивое впечатление неуверенности в собственных силах. Но, познакомившись с Разгониным поближе, нетрудно было найти в нем отличного парня, верного друга и настоящего пилота, всей душой преданного своему делу. В полку Саша появился в начале 41-го и прошел в его составе самый тяжелый первый год войны, в полной мере раскрыв свой летный талант в летние месяцы 43-го во время выполнения крейсерских полетов. В этом виде боевой работы Разгонин ни в чем не уступал Шаманову, и его фамилия упоминалась в оперативных сводках ничуть не реже.

Александр Пресняков, напротив, казалось, обладал секретом неиссякаемой жизненной энергии. Весельчак и балагур, лихо отбивавший чечетку на концертах полковой самодеятельности, автор прекрасных стихов. Но иногда словно черная тень пробегала по Сашиному живому лицу, блеск его глаз моментально тускнел, и они наполнялись глубокой неподдельной печалью. В такие часы он стремился остаться наедине со своей

внутренней болью, делиться которой не хотел даже с близкими друзьями.

Дело в том, что Сашин отец, командир полковой пулеметной команды, еще до революции вступивший в партию большевиков и проводивший среди солдат активную агитацию, воевавший за советскую власть на фронтах Гражданской войны и всеми силами служивший ей в последующие годы, в конце тридцатых попал под безжалостный каток репрессий. Конечно, Саша ни на мгновение не усомнился в его невиновности, и тем сильнее выжигало сердце отчаяние. Как же партия, за дело которой отец сражался, не щадя себя, могла допустить такое? Почему же слово клеветников оказалось весомее заслуг и преданности старого большевика? Ответов на эти вопросы не мог дать никто…

Да и сама летная биография Преснякова складывалась совсем не гладко, то поднимая его наверх, то резко бросая вниз. Начиналась она с направления в николаевскую школу полярной авиации Главного управления Северного морского пути, полученного пятнадцатилетним московским парнишкой, окончившим ФЗУ по специальности авиационного моториста. Способности и усердие Преснякова были замечены, и уже через полгода он стал техником самолета.

Но Саша мечтал стать пилотом и вскоре добился своего, убедив начальство зачислить его курсантом. Двухлетняя программа была пройдена за полтора года, и, когда до госэкзаменов оставался всего лишь один курс, школу пилотов-полярников переформировали в военное училище морской авиации. Так Пресняков попал на Балтику в 41-ю отдельную эскадрилью, летавшую на «МБР-2», где и встретил начало войны.

Александр Пресняков. Август 1944 г. Надпись на обороте: «Боевому другу на долгую память. 20.10.44»

По меркам того времени одномоторная «летающая лодка» с деревянными силовыми конструкциями фюзеляжа и крыльев, обтянутыми перкалем, развивавшая крейсерскую скорость 160 км/ч и способная нести шестьсот килограммов бомбовой нагрузки, да к тому же еще и переворачивавшаяся даже при небольшом волнении на море, никак не могла считаться полноценным боевым самолетом. Тем не менее эти устаревшие

разведчики регулярно бомбили вражеские артиллерийские батареи, железнодорожные станции и колонны наступавших немецких войск, совершая порой по несколько вылетов в сутки.

Среди наиболее отличившихся пилотов эскадрильи был и Александр Пресняков, представленный в числе других своих товарищей к ордену. Но буквально накануне его вручения произошел несчастный случай, едва было не сломавший Саше всю жизнь. Экипаж Преснякова получил задание выявить расположение артиллерийских батарей противника. Поскольку его самолет был неисправен, лететь предстояло на командирском. Но вот незадача: мотор никак не хотел запускаться, и Саша самостоятельно принял решение идти на своем. В результате – разбитая при вынужденной посадке машина и тяжелое ранение штурмана. Военный трибунал приговорил Преснякова к восьми годам лишения свободы. К счастью, командиру удалось добиться, чтобы Сашу оставили в его эскадрилье и, кроме того, повторно рассмотрели это дело после выполнения им тридцати успешных боевых вылетов.

В январе 42-го Преснякова перевели в 1-й Гвардейский МТАП, где Саша сразу же зарекомендовал себя с лучшей стороны и через месяц был назначен командиром звена 3-й эскадрильи. Казалось, все самое худшее позади… И вновь авария – отказ мотора как раз в тот момент, когда до предела загруженный самолет только-только оторвался от земли. Полученные при падении боевой машины травмы на два месяца вывели Преснякова из строя. По излечении он вернулся в свою часть и продолжил летать с еще большим рвением.

В той же самой 41-й отдельной эскадрилье начинал свой боевой путь и штурман Виктор Чванов, карьера которого во многом походила на Сашину. Виктор, бывший мастером по электрооборудованию одной из разведывательных эскадрилий Тихоокеанского флота, исправно и без нареканий выполнявший свою работу, сам того не замечая, оказался пленен мечтой о покорении небесных просторов. Не откладывая ее осуществление в долгий ящик, он поступил в николаевское военно-морское училище имени Леваневского, после окончания которого для дальнейшего прохождения службы был направлен на Балтийский флот.

Но самой удивительной и вместе с тем весьма характерной для своего времени была биография штурмана Михаила Советского, воевавшего в составе экипажа одного из лучших летчиков полка Юрия Бунимовича. Его, маленького московского беспризорника, извлекли из асфальтового чана и доставили в детский дом. Никаких следов Мишиного происхождения отыскать

не удалось. Все, что он помнил, – это неутолимое чувство голода да бесконечные скитания по рынкам в поисках пропитания. По внешнему виду мальчика воспитатели определили, что ему примерно пять лет, а значит, родился он в 1917-м, в год установления советской власти. Так Миша стал Советским. Отчество Александрович он выбрал себе позднее в честь любимого им воспитателя.

После девятого класса Миша поступил на рабфак, где начал посещать аэроклуб. Любовь к небу взяла верх над желанием приобрести рабочую профессию, и молодой парнишка решил посвятить свою жизнь морской авиации. Окончив с отличием училище, Советский заслужил право самому выбрать флот, на который ему предстояло получить направление. Так Балтика приобрела прекрасного штурмана.

Вот эти многоопытные авиаторы, некоторые штрихи к портретам которых я обозначил выше, были нашими учителями и образцами для подражания. Конечно, от вылета к вылету у каждого из нас накапливался свой опыт, позволявший делать собственные выводы и самостоятельно принимать соответствующие ситуации решения. Но чувство благодарности к тем, кто заботливо опекал нас, «желторотиков», осталось со мной до сих пор, ведь в том, что мне удалось дожить до Победы, есть их немалая заслуга.

Едва освоившись на новом месте, все молодые экипажи нетерпеливо торопили время, отделявшее нас от первой встречи с врагом. Но прежде чем вступить с ним в схватку, предстояло осилить довольно непростую задачу – детально изучить конфигурацию финского, эстонского, латвийского и литовского побережья, после чего сдать экзамен своим комэскам.

«Неужели все это можно запомнить?!» – промелькнула обескураживающая мысль, стоило лишь бросить беглый взгляд на разложенные на столе морские карты. Но, вспомнив, что многое из того, что мне довелось сделать в своей жизни, вначале казалось практически невыполнимым, я с удвоенной энергией принялся за работу.

Вскоре мне пришлось убедиться, что простое вождение пальца по извилистой береговой линии никаких результатов не приносит. Особенно тяжело дело обстояло с изрезанным многочисленными шхерами южным побережьем Финляндии. Заливы, мысы и бесчисленные небольшие островки никак не хотели укладываться в памяти и, стоило лишь на мгновенье выпустить карту из поля зрения, начинали теряться или перепрыгивать с места на место.

В аналогичной ситуации оказались и мои сотоварищи.

Пришлось применять метод, известный еще со школы пилотов. Берешь определенный фрагмент карты, запоминаешь его, после чего воспроизводишь на чистом листе бумаги. Затем процедура повторяется со следующим участком. Так дело пошло гораздо быстрее, и несколько дней спустя я обнаружил, что уже довольно свободно ориентируюсь на карте Балтики и могу без запинки отыскать на ней любое заданное командиром эскадрильи место.

И вот наконец первое боевое задание. С нашей стороны наивно было думать, что нам, необстрелянной молодежи, сразу же доверят охотиться с торпедами. Это испытание под силу лишь более опытным экипажам. Да и слишком дорога торпеда, около двухсот пятидесяти тысяч рублей стоила, поэтому начинать пришлось с минных постановок.

Надо сказать, что перевозка военных грузов по морю является весьма удобным, а в некоторых случаях и единственно возможным средством доставки необходимых для ведения боевых действий техники, боеприпасов, горюче-смазочных материалов и подкрепления. Чтобы уничтожить все находящееся на борту одного лишь транспорта, попади оно на фронт, понадобится совершить, быть может, не один десяток самолето-вылетов, истратить сотни снарядов и тысячи пуль… И уж совсем невозможно подсчитать, во сколько человеческих жизней обойдется это добравшееся к месту назначения судно. Именно поэтому важно перехватить вражеский транспорт и потопить его на пути следования, для чего в большинстве случаев достаточно попадания одной торпеды.

Но есть такие участки морских коммуникаций, на которых применение торпедного оружия становится невозможным. Например, шхерные районы Хельсинки и Котки, прикрытые множеством маленьких скалистых островков. Именно там, и еще в бухте Таллина, мы и применяли мины. Успех полностью зависел от того, насколько удавалось экипажам скрытно выйти в заданный район для сброса своего смертоносного груза. Но даже будучи замеченными, мы доставляли немцам немало неприятностей, поскольку работа портов полностью прерывалась на время, необходимое для траления фарватеров.

В 43-м наш полк возил два типа авиационных мин: «АМГ-1» и «А-4». «АМГ-1» была разработана в нашей стране еще задолго до войны и уже считалась устаревшей. И действительно, якорная мина, срабатывавшая при прямом ударе о корпус судна, могла нанести урон лишь при недостаточной организации траления.

Сбрасывалась она примерно с высоты сто пятьдесят метров над морем и сразу же после приводнения камнем шла на дно. Через час после того, как полностью растворился специальный

состав, называемый на флотском жаргоне сахаром, «АМГ-1» всплывала. Длину троса, которым она удерживалась под водой, рассчитывали для каждой конкретной бухты таким образом, чтобы мина зависла в ожидании цели на глубине два-три метра от морской поверхности.

«АМГ-1» не могли быть подвешены на «Бостонах» из-за своих габаритов, поэтому их использовала только 3-я эскадрилья. Мы же возили гораздо более совершенные английские донные неконтактные парашютные мины «А-4», взрыватель которых срабатывал при изменении магнитного поля, вызванном проходом над ним корабля.

Имели «А-4» и такие устройства, как приборы срочности и кратности. Первый приводил мину в боевое положение не сразу, а через заранее установленное время, максимум – десять суток.

Второй заставлял взрыватель срабатывать вхолостую на нужное количество проходов кораблей. Скажем, десять пройдут беспрепятственно, а на одиннадцатом грохнет взрыв. Все это очень сильно осложняло работу вражеских тральщиков.

В первые месяцы 44-го появились аналогичные отечественные мины «АМД-500» и «АМД-1000» общим весом пятьсот и тысяча килограммов соответственно. Они были приспособлены для подвески на «Бостонах», поэтому в каждый вылет мы брали на свои торпедные держатели по две «А-4» или близкие к ним по массе «пятисотки», сбрасывая их с высоты около пятисот метров. «Тысячную» же мину обычно возили только одну, бросая ее с высоты в полтора раза большей. Как-то раз я взлетел с двумя, правда, с неполной заправкой. Тяжеловато пришлось тогда моему «Бостону», но ничего, справился…

Как и якорная мина «АМГ-1», донная мина должна приводниться точно в определенном участке фарватера или гавани. Заляжет она глубже тридцати метров – не сработает взрыватель, упадет на мелководье – взорвется, уничтоженная прибором самоликвидации. А добиться точного попадания гораздо сложнее, ведь из-за наличия парашюта приходится принимать во внимание поправку на ветер, учесть которую в морских условиях не так-то просто.

Минные постановки подразделялись на демонстративные и скрытные. Демонстративные производились, как правило, днем с целью убедить противника в том, что минируется именно данный район. При этом использовались устаревшие «АМГ-1».

Скрытные выполнялись в основном ночью, небольшими группами или одиночными самолетами. При этом несколько экипажей наносили отвлекающие бомбовые удары по объектам, находящимся в том же районе, переключая на себя внимание всех

средств ПВО. В то же самое время самолеты-миноносцы, подлетая на планировании с приглушенными моторами, сбрасывали мины в заданных координатах.

Ставились мины также и на ледовых фарватерах. «АМГ-1», падая с двухсот метров, свободно пробивала лед толщиной до 80 сантиметров. Если это не удавалось, срабатывал прибор самоуничтожения.

Практические результаты выявляли самолеты-разведчики, совершавшие контрольные полеты в районах минирования. Удалось обнаружить плавающие на поверхности бочки, коробки и другие предметы, значит, подорвался на наших минах корабль или транспорт. Но большая часть успехов подтверждалась, конечно же, агентурными данными.

В общем, назвать минную постановку простым делом никак нельзя. В авиации вообще не бывает легких заданий, особенно в морской. Просто каждое из них имеет свою специфику и требует определенных навыков.

То, что моей первой целью станут шхерные фарватеры в районе Хельсинки, я понял еще за день до вылета, когда получил для изучения увесистую пачку аэрофотоснимков, детально показывавших этот район. Особое внимание нужно было уделить расположению зенитных орудий, которые, несмотря на искусную маскировку, все же отчетливо просматривались на фоне окружающей местности. Сейчас я с огромной благодарностью вспоминаю отважных пилотов-разведчиков. Страшно подумать, сколько еще моих однополчан не вернулись бы с заданий, не будь в нашем распоряжении этих воистину бесценных фотографий…

Но тогда меня гораздо больше заботил совершенно другой вопрос – кто полетит со мной в качестве штурмана, ведь это место в моем экипаже так и оставалось вакантным. Иногда я даже побаивался, что из-за этого меня оставят на земле, но буквально за день до вылета Летуновский подошел ко мне вместе с адъютантом эскадрильи капитаном Смирновым.

– На первых порах полетаешь с ним, – сказал мне Петр, – а там посмотрим.

Услышав это, я немного смутился. Еще бы, ведь мне придется командовать человеком, старшим меня как по званию, так и по опыту. Но Смирнов, поняв мои колебания, подал мне руку и с улыбкой произнес:

– Не дрейфь, ты же командир экипажа.

На душе сразу стало спокойно, и мы, забыв о количестве звездочек на погонах, занялись проработкой будущего задания. К назначенному времени наш вновь созданный экипаж был полностью готов к вылету.

…Я не зря назвал свой экипаж вновь созданным. Так сложилось, что мой стрелок-радист, тот самый, с которым мы прибыли в полк, с первых же дней взял шефство над нашим эскадрильским двухэтажным домиком. Результат не замедлил сказаться, и вскоре наше жилище, и без того чистое и опрятное, заметно изменилось в лучшую сторону. Даже придирчивому старшине-«хохлу» из молотовской школы пилотов, безжалостно раздававшему наряды за малейшую найденную в самом отдаленном закутке пылинку, было бы не к чему придраться. Видя такое рвение, начальство предложило моему стрелку-радисту переквалифицироваться в «коменданты общежития летного состава», и он согласился.

Вместо него в моем экипаже появился Иван Двойнишников, грамотный и исполнительный ленинградский парень, пролетавший со мной до сентября 44-го, когда меня назначили на должность командира эскадрильи…

Получив последние указания командира эскадрильи, направляюсь к своему самолету. Поскольку выпустить наши молодые экипажи в ночной полет над совершенно незнакомой территорией означало обречь большинство из них на верную смерть, для первых боевых заданий было выбрано дневное время. Но назвать погодные условия идеальными нельзя. На небе – рваные облака, и солнце то ярко светит сквозь прорехи в них, то прячется на довольно продолжительное время. И это тоже играет нам на руку. Вражеские истребители в такую погоду особой активностью не отличаются, а если кто из них и сможет обнаружить цель, то еще совсем не ясно, сможет ли он успешно атаковать ее. Ведь в игре «кошки-мышки» в облаках наши шансы оторваться от противника гораздо выше.

– Товарищ командир, – докладывает техник самолета Иван Пичугин, – самолет к вылету готов.

Техник самолета Иван Пичугин

Но, несмотря на уставные форму и содержание этих слов, в его голосе больше слышится отеческая забота о своем питомце, чем стандартное обращение подчиненного. И неудивительно, ведь Иван, будучи лет на десять старше, является одним из самых опытных техников полка. До войны работал в Ейском училище морской авиации, где всегда был на хорошем счету. Потом попал в 1-й Гвардейский.

Честно сказать, мне грех жаловаться на членов своего экипажа. Штурманы, радисты, стрелки… Каждый из них имел лишь одному ему присущие особенности характера, с которыми мне, конечно же, приходилось считаться, но все они были верными товарищами и хорошими специалистами, поэтому я всегда легко находил с ними общий язык. Тем не менее одной из главных моих удач в кадровом вопросе было то, что моим бессменным ангелом-хранителем стал техник-лейтенант Иван Пичугин.

Приняв его доклад, провожу предполетный осмотр самолета, как и положено по всем инструкциям. Несколько раз обошел вокруг боевой машины, дотошно рассматривая все: от ниш для уборки колес вплоть до самого маленького лючка, проверил надежность крепления мин – и нигде не нашел ни малейшей причины для беспокойства.

Оставалось лишь забраться на крыло и заглянуть в заливные горловины топливных баков, чтобы проверить заправку. Но стоило мне лишь только прикоснуться к ближайшей крышке, я услышал исполненный укора огорченный голос Ивана:

– Что же ты, командир… Не веришь…

Меня словно током ударило. Я резко поднял голову и сразу же увидел Пичугина, стоявшего у правого винта. Раздавленный незаслуженной обидой, он как будто осунулся. «Вот мальчишка! – молнией сверкнула мысль. – Ни за что ни про что обидел человека!» Повисла неловкая пауза. Неожиданно для самого себя, повинуясь внезапно нахлынувшему чувству, я быстро спустился на землю и, подойдя к Ивану, молча протянул ему руку. Наши глаза встретились…

– Я ведь не меньше тебя хочу, чтобы вы вернулись, – с грустью в голосе сказал Пичугин и улыбнулся. – Удачи тебе, командир.

…Забегая наперед, скажу, что больше никогда даже и не пытался не только заглядывать в горловины, чтобы убедиться в наличии бензина, но вообще проводить какой-либо предполетный осмотр. Я полностью доверился своему технику и ни на мгновение не пожалел об этом. Системы и механизмы самолета всегда работали исправно, и даже легкая тень сомнения в их надежности ни разу не тревожила меня. Я вполне допускал вероятность того, что погибну в очередном вылете, но в том, что никогда не стану жертвой технической неисправности, был уверен непоколебимо. Со всей ответственностью могу сказать – во всех моих победах, в каждой полученной мною боевой награде и, главное, в том, что я все-таки смог дожить до радостного и светлого Дня Победы, есть огромная заслуга скромного труженика войны техника-лейтенанта Ивана Пичугина…

Укладываю парашют в чашу сиденья и поудобнее устраиваюсь в нем. Затем, достав из кармана открытку с портретом Сталина и после некоторых раздумий, прикрепляю ее с левой стороны кабины. Слишком большая она оказалась, чтобы уместиться на приборной доске.

…В те времена многие из нас брали с собой в полет фотографии Иосифа Виссарионовича, и это не было данью моде или общеобязательной принудиловкой. Это было проявление искреннего уважения солдат к своему Главнокомандующему. Ведь мы, летчики, пользовались его особым расположением и несказанно гордились тем, что назывались «сталинскими соколами». Кроме того, эти портреты, находившиеся в кабинах самолетов, здорово поднимали наш боевой дух. Еще бы! С нами наш Верховный…

Покрепче затягиваю привязные ремни. Вместо фуражки, подвешенной на как будто специально имевшийся с левой стороны крюк, надеваю шлем с наушниками, поудобнее пристраиваю ларингофоны, так, чтобы они не натирали шею,

свободно болтаясь, но и не передавливали ее.

– К полету готов, – докладывает штурман.

– К полету готов, – мгновение спустя отзывается стрелок-радист.

– Хорошо, – отзываюсь, – проверка связи завершена.

Пробую штурвал, затем руль поворота, давая поочередно правую и левую ноги. Все органы управления ходят нормально, без усилий…

…С разным настроением, бывает, подходишь к самолету перед вылетом. Иногда спокоен, как будто знаешь – с тобой в этот раз ничего не случится, чаще слегка мандражируешь, а в совсем уж скверную погоду даже немного злишься, в глубине души надеясь, что в последние мгновения командир все-таки примет решение отменить задание. Но, выполняя в раз и навсегда принятой последовательности заученные до автоматизма манипуляции предполетной подготовки, настолько освобождаешься от лишних мыслей и эмоций, что сам не замечаешь, как обретаешь абсолютное спокойствие…

Мирную тишину спящего аэродрома разрывает рев запускаемых моторов. Ожившая машина едва уловимо подрагивает, наполняя тело приятным теплом. Прогрев двигатели на малых оборотах, проверяю сектора газа, двинув их сначала вперед, потом снова вернув в прежнее положение. Стрелки приборов тут же показывают соответствующее изменение частот вращения, но я и без этого понимаю, что все работает нормально – самолет как будто воспрянул духом и потянулся вперед, словно истомившийся в стойле жеребец, почувствовавший близость столь желанной прогулки. Но тормоза, придавленные моими ногами, подобно узде, сдерживают его страстный порыв.

Выруливаю на стартовую позицию, до начала разбега остаются считаные секунды. «Закрылки во взлетном положении, – беззвучно шевелятся губы, – полоса свободна. Полетели!» Даю газ и после некоторой задержки отпускаю тормоза. Самолет, немного переваливаясь с ноги на ногу, набирает скорость. Вначале медленно, будто раздумывая, затем все быстрее и быстрее…

Буквально за считаные мгновения машина стремительно теряет в весе, всей своей душой устремляясь в бездонную небесную высь, в свой родной дом, и пилот, поддавшись настроению своего крылатого друга, испытывает непреодолимое желание поскорее оторваться от грешной земли. Вот в этот момент нужно быть особо осторожным, ведь если, излишне поторопив события, раньше положенного времени потянуть штурвал на себя, самолет задерет нос, потеряет скорость и как подкошенный рухнет вниз. Но и затягивать взлет также чревато –

впереди сосновый лес, а длина полосы, к сожалению, весьма ограничена.

На прибор скорости сейчас не смотрю и то самое мгновение, когда машина полностью готова к взлету, ощущаю всем телом. Приподнимаю переднее колесо, и дальше все происходит как будто само собой, без моего участия. Остается лишь убирать шасси и, немного погодя, закрылки. Под плоскостями мелькают верхушки сосен, окружавших наш аэродром.

Характерно, что сразу же после взлета пилот испытывает ни с чем не сравнимый душевный подъем, словно он оставил все свои радости и беды где-то внизу, а там, впереди, куда стремительно несется послушная его воле дюралевая птица, скрывается самая желанная на свете цель, к достижению которой сводится весь смысл его земного существования. Это чувство неизменно сопровождало меня на протяжении всей летной жизни, заставляя переживать каждый следующий полет как первый. Тот, кто хоть раз держал в своих руках штурвал самолета, поймет меня.

Вскоре сознание возвращается к реальности, ведь та цель, которая стоит передо мной, предполагает смертельную опасность, и расслабляться здесь нельзя ни на мгновение. Снизу угрожает опасная встреча с вражескими кораблями, а сверху в любой момент могут атаковать истребители. Скажу честно, в первом вылете, да и не только в первом, я немного волновался из-за этого и поэтому старательно, до боли в глазах, вглядывался в постепенно темневшее от дождевых туч небо впереди меня. Задняя полусфера целиком и полностью находилась в ведении стрелка-радиста.

Иду на высоте около ста пятидесяти метров, но это лишь потому, что облака сверху прикрывают. А чем более ясная погода, тем ближе стараешься прижаться к спасительной морской воде. Хоть и сложное это дело, предельного напряжения сил требует, но иного выбора не дано. Чем ниже идешь, тем больше шансы пройти к цели, не будучи обнаруженным ни вражескими истребителями, обычно курсировавшими в диапазоне высот от пятисот метров до километра, ни финскими наблюдательными постами, расположенными на островах Соммерс, Гогланд и Большой Тютерс.

Да и, как говорили опытные летчики, особой настойчивостью в этом случае неприятельские охотники не отличаются. Снизу подобраться к нам нельзя – мы и так идем ниже некуда; атаковать сверху можно лишь с дальней дистанции, истребитель ведь на пикировании хорошо разгоняется, не успел вовремя ручку на себя потянуть – в море воткнулся, а даже если успел, то, проходя достаточно близко над только что обстрелянным самолетом,

можно нарваться на меткую очередь стрелка, смертельную для одномоторного «ястребка». Так что безо всякого преувеличения можно сказать, что своим спасением я и мои товарищи во многом обязаны морю, малой высоте полета и сложным метеоусловиям.

А погода постепенно ухудшается, и уже за Гогландом начинает накрапывать дождь. Водяные струйки мгновенно появляются на лобовом стекле, заметно затрудняя обзор. Но ведь и враг находится точно в тех же условиях, а ему-то гораздо сложнее обнаружить на фоне необъятной морской поверхности низко летящий самолет, чем нам выйти в нужный район, а значит, наши шансы повышаются.

– Командир, подходим к цели, – слышу голос Смирнова, – набирай высоту.

– Понял. – Подтягиваю штурвал на себя и после того как стрелка высотомера достигает отметки пятьсот метров, перевожу машину в горизонтальный полет. Сердце начинает биться чаще, но причина этого совсем не волнение и тем более не страх. Скорее охотничий азарт.

– Теперь на градус левее… Скорость триста километров в час. Так держать, – деловито руководит моими действиями штурман. – Все! На боевом!

Стрелки приборов, послушные моей воле, как будто замерли на своих местах. До боли в пальцах сжимаю штурвал, впившись глазами в авиагоризонт. Сейчас самолет должен не шелохнувшись выдерживать заданные курс и скорость. Только тогда мины упадут в заданном месте.

Как же мучительно долго тянутся порой какие-то несчастные полминуты. Промежуток времени, совершенно незаметный на земле, на боевом курсе кажется вечностью. Прошло всего несколько секунд, а кажется, это «хождение по струнке» длится уже целых пять минут. Наконец самолет, сбросив со своих плеч одну за другой обе мины, стал заметно легче в управлении. Тут же даю обоим моторам полный газ и левым разворотом ложусь на обратный курс…

…В нашем полку использовался еще один метод минной постановки, получивший название «с планирования». Самолет ложился на боевой курс на высоте около полутора километров. Летчик до минимума убирал обороты, и машина начинала опускаться все ниже и ниже. Такой сложный маневр осуществлялся для того, чтобы максимально затруднить обнаружение нашего самолета по шуму работающих моторов, ведь если вражеским наблюдателям удастся сделать это, определить место постановки мин будет гораздо проще.

Как только машина опускалась до пятисот метров, штурман

сбрасывал мины. Немного погодя пилот прибавлял газ и с разворотом уходил от цели. Но при этом требовалась гораздо лучшая видимость, да и находиться на боевом курсе приходилось подольше, поэтому чаще всего мы действовали так, как описано выше…

«Я выполнил свое первое боевое задание!» – мелькнуло в мозгу, и безграничная радость моментально заполонила все мое существо. Сердце забилось так сильно, словно хотело взорвать грудную клетку изнутри. Мне с непреодолимой силой захотелось петь. К счастью для экипажа, этот порыв все же так и остался нереализованным. Словно выплескивая на мои разгоряченные эмоции ушат ледяной воды, вспомнилась прописная истина авиации, гласящая, что полет заканчивается лишь после выключения моторов, а до этого момента оставалось еще совершить непростой обратный путь.

К счастью, этот вылет обошелся без каких-либо приключений, поэтому к своему аэродрому я подходил в приподнятом настроении. Еще бы, первое задание выполнено успешно, да и само сознание того, что я, молодой неопытный пилот, не спасовал перед неблагоприятными погодными условиями, также внушало некоторую гордость. Помню, что, заходя на посадку, пребывал в такой эйфории, что был готов тут же лететь еще раз безо всякого перерыва.

– Командир, – слышу как будто издалека голос Ивана Пичугина, – как машина, хорошо себя вела?

– Спасибо, – от всей души жму его промасленную руку, – все отлично.

Окрыленный успехом, направляюсь на КП для доклада. При этом топаю так быстро, что оставляю экипаж в нескольких десятках шагов позади. Приходится остановиться, чтобы подождать. Поравнявшись со мной, Смирнов многозначительно улыбается. В свое время и он, будучи молодым необстрелянным штурманом, точно так же спешил поведать командирам о своем первом успехе.

Помню, Дарьина тогда в штабной землянке не было, за столом сидели майор И. Н. Пономаренко и начальник штаба полка майор Ф. Д. Кичинский. Убедившись, что все члены экипажа уже выстроились справа от меня, бодрым мальчишеским голосом чеканю:

– Боевое задание успешно выполнено!

– Молодцы, ребята, – похвалил нас Илья Неофитович, после чего начался подробный разбор наших действий от момента взлета до самого возвращения домой. Штурман достал свою карту, на которой постоянно отмечал наше местонахождение, и

разложил на столе. Поскольку ничего особо примечательного в этом вылете не произошло, доклад длился совсем недолго. По его окончании командиры поздравили нас с боевым крещением и отпустили отдыхать.

В ближайшие полторы недели мой экипаж совершил еще два вылета на минирование района Хельсинки и еще два – бухты Таллина. Примерно с той же интенсивностью работали остальные. За это время мы, «желторотики», немного освоились, пообтерлись, и у некоторых из нас даже стали появляться свои тактические соображения по поводу того или иного аспекта минных постановок.

Пусть эти первые самостоятельные попытки анализа были весьма наивными и далекими от совершенства, но именно с них и начиналось становление военного летчика. А ошибки наших логических построений тактично и обстоятельно разъясняли более опытные пилоты.

Но гораздо чаще неформальные разборы полетов инициировали сами «старики», ведь даже самое лучшее тактическое решение приносит результаты лишь определенное время, после чего превращается в шаблон, к которому противник адаптируется достаточно быстро.

Очень активен был наш командир эскадрильи, с такой горячей убежденностью отстаивавший свою точку зрения, что порой его громогласному голосу становилось тесно в небольшой комнатке на втором этаже, где мы собирались.

Саша Разгонин, наоборот, скромно сидел у окна и, казалось, всем своим видом выражал полное согласие с доводами выступающего, но стоило Победкину взять паузу, чтобы перевести дыхание, тихо и спокойно произносил: «Хорошо, а что, если попробовать вот как…» И спор закипал с новой силой. Частенько роль первой скрипки переходила к Юре Бунимовичу, совсем недавно потопившему свой очередной транспорт. В общем, ни один опытный авиатор не оставался в стороне от этих разговоров, порой затягивавшихся допоздна…

Но, конечно же, не все наши мысли и чувства безраздельно принадлежали полетам. Были в нашей спартанской жизни и некоторые развлечения. Иногда, не чаще двух раз в неделю, все свободные от полетов экипажи собирались в спортивном зале находившейся поблизости школы, громко называемом нами клубом.

Перед тем как отправиться туда, все мы старательно приводили свой внешний вид в идеальное состояние. Культурное мероприятие все-таки. У «стариков» процесс подготовки занимал значительно больше времени, ведь кроме всего прочего им

требовалось до блеска надраить свои ордена и медали. Мы же, молодежь, в это время ожидали своих старших товарищей на выходе из «казармы».

Основным развлечением было кино. Правда, наш полковой фильмофонд не баловал нас разнообразием. «Чапаев», «Граница на замке», «Пятый океан», «Три танкиста» и еще несколько уже знакомых нам довоенных лент – вот и все картины, хранившиеся в комиссарском сундуке. Новые фильмы приходили весьма редко, поэтому ничего иного не оставалось, как в очередной раз смотреть те, что имелись в наличии.

На первых порах это проходило на ура, но когда мы уже настолько выучили все сцены, что могли дословно процитировать реплики любого героя, радость от просмотра фильмов несколько поблекла. Выход из тупика возник сам собой – прокручивать пленки в обратном направлении. Идея эта показалась настолько заманчивой, что ее решено было опробовать в ближайший вечер.

– Так что сегодня будем смотреть? – спросил наш полковой киномеханик.

– «Чапаева» давай!

– «Чапаева»! – практически одновременно раздались выкрики с разных концов зала.

Премьера удалась на славу, даже стены содрогались от нашего гомерического хохота. Особенное веселье вызывала сцена, в которой легендарный комдив запрыгивал на коня. По настоятельным просьбам собравшихся механик несколько раз прокручивал этот фрагмент то в прямом, то в обратном направлении. Наверное, никогда раньше я не смеялся так сильно и безудержно, как в тот вечер. Благо комиссар, да и все остальное начальство смотрели на это «глумление» над героем революции сквозь пальцы – все прекрасно понимали, что молодые парни, ежедневно рискующие своими жизнями, нуждаются в эмоциональной разгрузке.

Иногда к нам приезжали настоящие артисты, выступления которых пользовались огромной популярностью. Несколько раз комиссар Оганезов организовывал поездки в районный Дом культуры на концерты Клавдии Шульженко. Но не все могли отправиться туда. Люди порой настолько сильно изматывались во время полетов, что сил оставалось лишь на то, чтобы добраться до кровати, не раздеваясь рухнуть на нее, словно срубленное дерево, и тут же уснуть.

Гораздо чаще обходились своими силами, ведь среди летчиков, штурманов, стрелков, техников, мотористов, да и простых матросов из БАО имелись хорошие певцы, танцоры, поэты. Оказалось, что Саша Пресняков пишет прекрасные стихи и,

кроме того, здорово отбивает чечетку, Толя Иванов, начальник связи полка, отлично играет на баяне, да и другие товарищи от них не отстают.

Выступившие тут же протискиваются между рядами на свое место, а в это время на сцену выходят другие. Как много нового открываешь в своих боевых друзьях, порой даже удивляешься, ведь некоторые из них выступают ничем не хуже гастролеров из фронтовых концертных бригад. Скажу больше, на мой взгляд, наши самодеятельные концерты, с их полным единением зрителей и артистов, отличались гораздо более теплой атмосферой, оставляя в сердце неизгладимое впечатление.

Приходили на наши вечерние посиделки и девушки, в основном из числа живших неподалеку. Кроме них были еще зенитчицы, занимавшие несколько кабинетов этой же школы, и наши полковые прибористки. Их присутствие в нашей мужской среде проливало целительный бальзам на израненные души фронтовиков, не давая угаснуть в них доброте, милосердию и любви. Да и, признаюсь честно, ради кого бы еще мы с таким рвением приводили свой внешний вид в надлежащее состояние, делая это от всей души, а не по требованиям устава…

Ну мы-то ладно, все же боевые летчики, снабжавшиеся всеми видами довольствия по самому высшему разряду. Но откуда брались силы для того, чтобы следить за собой, у этих измученных постоянным недоеданием ленинградских девочек, изо всех сил тянувших на своих хрупких плечиках нелегкий груз мужской работы, – до сих пор в голове не укладывается. На их исхудавших лицах, обрамленных старательно уложенными в домашних условиях прическами, светились юные, источающие теплые солнечные лучи улыбки. Уставшие, казалось, выплакавшие все слезы глаза горели жаждой жизни, невесомые фигурки скрывали идеально выглаженные платьица еще довоенного пошива… Одним словом, выглядели наши дамы настолько прекрасно, насколько это было возможно в тех условиях, тем самым заставляя нас соответствовать высокому званию их кавалеров.

Единственную вольность, которую, чего греха таить, мы позволяли себе, так это принять перед танцевальными вечерами немного спирта, естественно, внутрь. Нас ведь в училищах к балам не готовили, поэтому все эти па и прочие замысловатые телодвижения представляли для нас тайну, покрытую мраком. (Это уже после войны стали учить будущих офицеров вальсам да мазуркам.) Скромно стоять у стены, когда нужно приглашать даму на танец, как-то не соответствовало образу бравых авиаторов, а подвергать изящные женские ножки риску быть

раздавленными грубыми морскими ботинками хотелось еще меньше. А так выпьешь самую малость, глядишь, смелость появляется. И что интересно, не могу вспомнить ни одного случая «членовредительства», произошедшего по нашей вине.

Благодаря девушкам в наши жизни, пусть ненадолго, но все же возвращалась беззаботность мирного времени, в эмоциональной палитре которого первую скрипку играли светлые романтические чувства, заставлявшие молодых ребят, забыв про все на свете, спешить на свидание к любимым. И даже самый опытный пилот, не раз смотревший в пустые глазницы смерти, был совершенно беззащитен против женского очарования.

Меня же стрела амура сразила наповал в один из самых обычных сентябрьских вечеров, в который все свободные от полетов собрались в клубе посмотреть кинофильм. Мой взгляд, исследовавший просторы бывшего спортзала в поисках свободного места, внезапно остановился на девушке, сидевшей в середине ближайшего от меня ряда. Я замер как вкопанный, не в силах оторвать от нее восторженного взгляда. В этой скромной девушке, спокойно ожидавшей начала сеанса, воплощались все мои представления об идеальной женской красоте, теплой, благородной и умиротворяющей, не имеющей ничего общего с жеманностью безликих улыбок популярных актрис.

Как раз в это же самое время она повернула голову в мою сторону, и наши глаза на мгновенье встретились. Чтобы не смущать прекрасную незнакомку, я тут же отвел взгляд немного в сторону и… с радостным удивлением обнаружил рядом с ней свободное место. Нетрудно догадаться, что несколько мгновений спустя оно было уже занято мною.

Еще некоторое время я собирался с мыслями, на ходу пытаясь придумать для начала разговора как можно более оригинальную первую фразу. Но двух-трех минут, оставшихся до начала фильма, скорее всего, оказалось бы недостаточно для такого непростого дела, поэтому я пригладил волосы руками и, стараясь придать своему голосу как можно больше уверенности, взволнованно произнес:

– Будем знакомы. Михаил… – Честно сказать, прозвучало не очень убедительно…

– А меня зовут Мария, – улыбнувшись, ответила девушка. Мелодичный мягкий звук ее голоса заставил затрепетать мое сердце…

Совершенно не помню, какой фильм показывали в этот вечер, но думается мне, что даже сразу после сеанса я вряд ли держал в памяти его название. Помню только, что еле дождался его окончания и предложил Маше проводить ее домой. Почему-то у

меня имелась определенная уверенность в том, что она примет этот скромный знак внимания с моей стороны. Тем не менее волновался как мальчишка, и это было абсолютно естественно, ведь именно таковым в тот момент я и являлся.

И вот мы идем по затемненным из соображений воздушной безопасности улицам, ведя неторопливую беседу. Правда, тогда, в первый раз, я старался гораздо больше слушать, чем говорить. Во-первых, мне так нравился ее голос… Да и сказывался некоторый недостаток образования с моей стороны. Маша, в то время студентка второго курса медицинского института, была очень начитанной девушкой, что не могло не сказаться на ее разговорной речи. К сожалению, я не мог излагать свои мысли столь же грамотно и красиво, поэтому на первых порах довольно сильно переживал из-за этого, побаиваясь, что окажусь неинтересным такой эрудированной собеседнице. Но вскоре выяснилось, что наши взгляды на жизнь и ее главные ценности полностью совпадают, и все мои опасения бесследно развеялись.

– Вот я и дома, – сказала Маша. «Так быстро…» – с сожалением подумал я. Некоторое время мы стояли молча. Я понимал, что уже пора прощаться, но никак не мог подобрать нужные слова, ведь так хотелось еще и еще пройтись рядом с этой чудесной девушкой, слушая ее чарующий голос… Но ведь ей завтра на работу, да и до начала комендантского часа оставалось совсем немного…

– Тебе надо идти. – Маша как будто читала мои мысли. – Скоро начнут ходить патрули. – Но, поняв, что сам я так и не смогу заставить себя сделать первый шаг, улыбнулась мне и направилась к двери.

– Придешь в клуб? – только и успел спросить я.

– Хорошо, приду, – ответила она…

Моя любимая Машенька

Так мы начали встречаться. Конечно, ни я, ни она совершенно не принадлежали себе, поэтому вырвать у войны несколько мгновений личного счастья удавалось нечасто. Ведь я – боевой летчик, которого в любое время дня и ночи могли отправить на задание. Маша, как и все студенты-медики, работала в находившемся неподалеку от института госпитале, что отнимало ничуть не меньше времени и сил.

Выкроил время, бежишь в клуб, сидишь там как на иголках –

придет… не придет… И у нее та же самая ситуация. Но вот повезло, встретились. Кино посмотрели, вышли на полчасика в парк, оттуда провел Машу домой… И все – пора прощаться.

Однажды задержались немного позже обычного, я вовремя на часы не посмотрел, а тут:

– Ваши документы! – неожиданно прогремел голос командира военного патруля.

«Черт возьми! Уже пятнадцать минут двенадцатого!» Достаю из кармана бумагу, подтверждающую мою личность, у Маши с собой паспорт. Но ведь ни тот, ни другой документ не дает права находиться на улице после начала комендантского часа… В общем, пришлось проследовать для выяснения…

Закрыли нас в небольшой землянке с маленьким квадратным окошком, сквозь которое едва-едва проникал лунный свет. Маша устроилась на нарах, я – на грубо сколоченной табуретке. Сидим, молчим. И вдруг…

Маша никогда до этого не рассказывала о том, что ей довелось пережить в первую, самую страшную для ленинградцев блокадную зиму. Да я и не спрашивал, не хотел заставлять любимую вновь погружаться в этот ужас. Но он преследовал ее постоянно, порой не давая заснуть по ночам. Единственным выходом было выговориться, разделить свою боль с близким человеком…

Я знал, что такое голод, немного познакомился и со страхом. Но все это бледнело и не шло ни в какое сравнение с услышанным мной в ту ночь…

Люди, еще совсем недавно полные надежд и жизненной силы, угасали буквально на глазах, превращаясь в высохшие безразличные ко всему на свете скелеты… И умершие, умершие, умершие… На улицах, в квартирах… везде…

– Представляешь, идет женщина, я буквально на секунду в сторону отвернулась, а она уже лежит… мертвая… – ее голос дрожал от ужаса, – а ведь только что…

Довелось Маше в числе других студентов собирать лежащие на улицах трупы, грузить их на машину, чтобы вывезти за город для сожжения… Ледяной мороз все глубже проникал под кожу, добивая ослабленный голодом организм, стирая и без того узкую грань между уже умершими и пока еще живыми…

И каждый день очереди на получение хлеба по карточкам. Даже представить невозможно, что такой маленький кусочек, размером не более ладони, и есть вся суточная норма взрослого человека…

– Я не успела даже отойти от прилавка, как подскочил какой-то человек, вырвал хлеб у меня из рук и тут же сунул себе в рот…

Глаза… его глаза… стеклянные… В них лишь безумие… Кричу, плачу, трясу его… А он… смотрит… И рот руками прикрывает… Все, думаю, погибла…

Ели мороженую неочищенную картошку, редким счастьем было немного полакомиться в госпитале тем, что осталось после раненых…

А какую только работу не приходилось при этом выполнять исхудавшей девчушке… Разгребать завалы после артобстрелов, копать торф на болотах, ухаживать за ранеными в госпиталях, дежурить на крышах, находясь в постоянной готовности в любой момент броситься к упавшей поблизости зажигательной авиабомбе, чтобы потушить ее, сунув в ящик с песком.

При этом добираться к институту, откуда студентов распределяли по рабочим местам, приходилось самостоятельно – транспорт не работал. А это целых пять километров, и преодолеть их предстояло не исполненным силы и здоровья молодым ребятам, а балансировавшим на грани жизни и смерти высохшим людям. Спасали попутные грузовые машины…

Надежда на выживание забрезжила лишь в январе 43-го, когда нашим войскам удалось снять блокаду с непобежденного города…

Одним словом, не жизнь, а сплошной кромешный ад. Маша не выдержала и заплакала. Тихо, беззвучно. Я хотел сказать ей хоть что-нибудь утешительное, но все те слова, что приходили на ум, совершенно не годились для этой ситуации. Тогда я сел рядом с ней и осторожно взял ее ладонь в свои руки.

– Извини, – вытирая свободной рукой слезы, сказала она, – я не должна была…

Я вновь не смог найти нужных слов, да если бы и нашел, то вряд ли смог бы выговорить их, потому что сам готов был заплакать от одной лишь мысли о том, что моя любимая Машенька могла умереть мучительной голодной смертью или погибнуть под обломками разрушенных домов, как многие другие ее сверстники…

Внезапно мои размышления приняли несколько иное направление. В те зимние месяцы 41-го, когда десятки тысяч жителей Ленинграда погибали от голода, холода и вражеских бомбовых налетов, я, летчик, находившийся в тылу, получал паек, который, попади он в блокадный город, мог спасти не одну жизнь. Да и сейчас, после снятия блокады, меня снабжают не в пример лучше не только простых ленинградцев, но и своих же товарищей-техников. И это все – не просто так, не за красивые глаза, а чтобы дать мне необходимые силы для выполнения боевых заданий. Поэтому я не буду достоин ни любви моей

Машеньки, ни уважения друзей-однополчан, если не сделаю все возможное и невозможное, чтобы нанести врагу максимальный урон. Я прекрасно понимал, что, вполне вероятно, не доживу до Победы, поэтому надеялся лишь на одно – подороже продать свою жизнь, унеся за собой на тот свет как можно больше врагов…

Именно в это мгновение открылась дверь и дежурный солдат объявил, что наши личности установлены и, следовательно, мы свободны. Конечно, по возвращении в часть меня ожидала серьезная взбучка от командира эскадрильи. Ну что ж, заслужил…

И, может быть, не более двух-трех дней спустя состоялось столь трепетно ожидаемое всеми молодыми летчиками полка событие – посвящение в гвардейцы. По неписаной фронтовой традиции морской гвардейский знак – прямоугольник с закрепленной на нем георгиевской лентой, носившийся с правой стороны кителя, – вручался лишь после выполнения пяти боевых заданий.

Радость от предстоявшего события омрачалась несчастным случаем, произошедшим на днях с экипажем Кости Драпова. Его самолет разбился во время ночного тренировочного полета как раз при заходе на посадку. Отказал двигатель, а скорости-то уже нет, и машина, совсем немного не дотянув до полосы, грохнулась о землю. В огне моментально вспыхнувшего пожара погиб штурман, а сам Костя и его стрелок-радист, сильно обгоревшие, были тут же отправлены в госпиталь.

Как раз перед Драповым на этом же самолете летал Сережа Токарев. Он что-то напутал с режимами работы моторов, израсходовав гораздо больше бензина, чем планировалось, а Костя не посмотрел на топливомер перед взлетом, вот и остался в самый неподходящий момент с пустыми баками…

И вот мы, молодые летчики, штурманы и стрелки-радисты, построившись в шеренгу, стоим впереди полкового строя, устремив взгляды в сторону развевающегося на ветру Гвардейского знамени.

– Пока наши руки держат штурвал самолета, – раздается громовой голос начальника штаба полка, читавшего текст клятвы гвардейцев.

– Пока наши руки держат штурвал самолета, – стройным хором воодушевленно вторим ему мы.

– Пока глаза видят истерзанную фашистами землю, пока в груди бьется сердце и в жилах течет кровь…

– Мы будем драться…

– Громить…

– Истреблять нацистских зверей…

– Не зная страха…
– Не ведая жалости…
– Презирая смерть…
– Во имя полной и окончательной победы над фашизмом!
– Клянемся!
– Клянемся!

В этот момент вспомнились строки, написанные Сашей Пресняковым два года назад, которые он совсем недавно читал нам в клубе:

Я сегодня попал под обстрел в Ленинграде.
Шел по улице, вдруг – неожиданный свист.
И раскатистый грохот разрывов тяжелых снарядов,
И какой-то безумный, хватающий за душу визг,
И осколки стекла, и куски кирпича под ногами…
Нет, я просто не в силах всего передать,
Ни того, как безмолвно свалилась старушка с цветами,
Ни того, как над девочкой плакала бедная мать.
Под крылатый корабль бомбы быстро подвесили братцы,
Мы сейчас вылетаем, чтоб гадов фашистских бомбить,
И сегодня за вас, дорогие мои ленинградцы,
Я, балтийский пилот,
Я, москвич Пресняков,
Буду мстить.

«Буду мстить», – подумал я. За слезы и боль любимой, за рано состарившихся родителей, за раненых, искалеченных и погибших солдат, за Родину… Буду мстить…

Первые торпедные атаки

В последних числах сентября 43-го А. Н. Дарьин убыл на Черноморский флот. Вместо него нашим командиром был назначен Иван Иванович Борзов. Переведенный в 1-й МТАП Балтийского флота во главе группы тихоокеанских торпедоносцев с началом зимней войны с Финляндией, он сразу же зарекомендовал себя с лучшей стороны, заслужив за эту кампанию свой первый орден Красного Знамени.

С самого начала Великой Отечественной экипаж командира звена лейтенанта Борзова принимал активное участие в боевых действиях, совершая порой по три вылета в сутки. В середине сентября 41-го его самолет, подбитый немецкими истребителями, загорелся. В кабине показались языки пламени, нестерпимо обжигая руки пилота, сжимавшие штурвал. Но Борзов, превозмогая боль, вел свою машину домой, и лишь когда она окончательно потеряла управление, приказал оставшемуся в живых стрелку-радисту Беляеву воспользоваться парашютом. Только после этого он сам покинул охваченную огнем машину…

Три дня спустя Борзову удалось не только выйти к своим, но и привести с собой около трехсот наших пехотинцев, потерявших в боях своих командиров. Несмотря на сильные ожоги, врачам не удалось продержать Ивана Ивановича в госпитале дольше нескольких дней. Вскоре он появился на полковом КП с требованием дать ему боевое задание. Так и летал с перебинтованными руками, не обращая внимания на боль в обожженных пальцах.

В начале 43-го Борзов, командовавший к тому времени 3-й Краснознаменной эскадрильей, был назначен инспектором 8-й минно-торпедной дивизии Балтийского флота. В его новые обязанности входило обобщение боевого опыта летчиков-торпедоносцев и усовершенствование тактики их действий. Иван Иванович, как показали дальнейшие события, прекрасно справился с этой непростой задачей, при этом не прекращая совершать боевые вылеты. Накопленные знания были полностью реализованы им на должности командира 1-го Гвардейского МТАП. Сказать, что по отношению к нам, подчиненным, Борзов был очень требовательным, значит, не сказать ничего. Еще будучи инспектором, он уделял особое внимание технике пилотирования в аварийных ситуациях, ведь именно она в конечном счете решает судьбу экипажа в боевых условиях, и лично проверял каждого летчика. Такой полет становился очень серьезным испытанием. В самый неожиданный момент Борзов, не предупредив, мог

выключить один из двигателей. Так он проверял нас, как говорится, «на вшивость».

После вылета незамедлительно следовал разбор с пристрастием. Можешь не сомневаться: все припомнит тебе командир, вплоть до малейшей ошибки. И не жди пощады! Стоишь навытяжку, испепеляемый его взглядом, как кролик перед удавом. А он песочит тебя на чем свет стоит…

– Ты воевать пришел?! Или что! – Каждое слово бьет наотмашь. Но если «экзекуция» ограничивалась лишь этим, считай, повезло. Значит, небольшую помарку допустил или на мгновение с реакцией запоздал. А если уж грубую ошибку сделал, например, «козла» на посадке оторвал – материл нещадно.

Какое-то время мы списывали все это исключительно на взрывной темперамент Ивана Ивановича, но вскоре я убедился, что главная причина совсем не в нем. С первых же боевых полетов одна деталь в поведении Борзова сразу же обратила на себя мое внимание. Наш командир никогда не уходил отдыхать, пока все экипажи не вернутся с задания. Так все время и ждал на КП. Встанет, выйдет на улицу, покурит и снова к столу. На часы глянул – ага, сейчас мои соколики находятся примерно здесь, – палец правой руки барабанит по карте.

И чем меньше времени остается до их предполагаемого возвращения, тем более нервным становится Борзов. Мечется, как зверь, запертый в клетку. Выкурил одну сигарету, тут же от нее прикурил другую… Все понимали – в такие минуты лучше его не беспокоить.

В один из таких дней мне удалось немного приоткрыть завесу, скрывающую истинные чувства моего командира. Получилось так, что на несколько минут я остался один, сидящий на скамейке за КП. Остальные ребята отошли немного в сторону. Как раз в это самое время появился Борзов. В ответ на мой порыв подняться, приветствуя старшего по званию, махнул рукой, давая знак оставаться на своем месте, и сел рядом, нервно затянувшись сигаретой. И вдруг неожиданно произнес, пристально глядя в сторону посадочной полосы: «Черт возьми! Проще самому слетать, чем за вас тут волноваться!»

И вот вдали раздается постепенно нарастающий гул моторов. Наши возвращаются. Этот ритмичный рокот, ничего не значащий для стороннего наблюдателя, многое может сказать опытному авиатору, ведь раненый двигатель звучит совсем не так, как здоровый. И если есть хоть малейшее подозрение, что с приближающимся к аэродрому самолетом не все в порядке, можно не сомневаться: еще раньше техника рядом с ним после посадки окажется сам командир.

Сел один, появляется второй. Соответственно меняется настроение Борзова. Он заметно оттаивает и может перебросится несколькими словечками с находящимися рядом подчиненными. А вот наконец и последний самолет. Именно в такие моменты, когда все благополучно вернулись домой, нам и удавалось увидеть на обычно суровом лице командира столь редкую улыбку.

Но если все сроки выработки топлива прошли, а кто-то не вернулся домой… Борзов становился мрачнее тучи. Отправив всех на отдых, он ни на шаг не удалялся от КП. Ведь всегда остается надежда на то, что исчезнувший экипаж по тем или иным причинам не смог выйти в район своего аэродрома, либо приземлившись где-то в другом месте, либо сев на вынужденную посадку.

Вот поэтому так легко выходил из себя Борзов при малейшей неточности пилотирования, прекрасно понимая, что в боевых условиях любая оплошность может стоить жизни… Лишь в более зрелом возрасте, когда я смог взглянуть на события тех тяжелых лет с высоты приобретенного опыта, у меня возникли очень серьезные сомнения в том, кому в наибольшей степени были адресованы командирские ругательства – допустившему ошибку молодому пилоту или летным училищам, отправившим его на фронт столь неподготовленным… Но и тогда мы, принимавшие все исключительно на свой счет, не обижались на Борзова. Понимали, что сами виноваты… Правда, и он долго зла не держал, отходил быстро…

Никакого снисхождения не знал командир к тем, в чьих действиях увидел попытку уклониться от боя. Сначала, не подавая вида о своих догадках, начинал планировать подозреваемому боевые вылеты намного чаще, чем остальным. Делает любой другой экипаж, допустим, один вылет в два-три дня, этот – каждый день. Понял летчик тонкий командирский намек, исправился – считай, инцидент исчерпан. Но если все-таки продолжал цепляться за любой предлог, чтобы вернуться домой, не выполнив задание… Слава богу, такой случай на моей памяти произошел лишь однажды, и о нем я расскажу немного позже. «Не хочешь быть героем! Я сделаю из тебя героя!» – эти слова, сказанные тогда Борзовым, навсегда врезались в мою память…

Всякое бывало на войне. Бывало и так, что хороший летчик, не раз успешно выполнявший самые тяжелые и рискованные задания, становясь командиром, начинал беречь себя. Один вылет пропустит, другой. А если и пойдет на задание, то передаст руководство группой кому-то из комэсков, заняв при этом самое безопасное место в ее боевом порядке. Да еще и истребительное

прикрытие личное себе организует…

Но Борзов ни разу не позволил себе ничего подобного. Боевые задания наш командир выполнял систематически, никаких послаблений себе при этом не делая. Смело летал! Классно! Никакой погоде и непогоде оказалось не под силу заставить его вернуться домой на половине пути. И мы равнялись на Борзова, справедливо считая его одним из самых лучших летчиков полка.

В этом он оказался достойным продолжателем традиций Е. Н. Преображенского, возглавлявшего 1-й минно-торпедный с июля 41-го до августа 42-го. Если рядовые экипажи вылетали, скажем, дважды в сутки, то командирский – три раза.

«Нам так положено, – говорил Преображенский. – Мы – руководители, и с нас особый спрос. С нас должны брать пример остальные».

Свой главный принцип руководства людьми Борзов продемонстрировал уже в октябре 43-го года, когда погодные условия заставляли даже самых опытных летчиков – Победкина, Летуновского, Преснякова и даже Шаманова – ни с чем возвращаться на свой аэродром. Сплошной туман, облачность, дожди, снег и обледенение не позволяли даже пробиться к морю. Видимости никакой, порой даже консоли практически не наблюдались.

– Отдыхайте до вечера, – решительно произнес Борзов после возвращения очередного экипажа, тут же отдав приказ готовить к вылету свой самолет.

Ушел он, а мы сидим на КП, ждем его, волнуемся. И вдруг слышим: моторы гудят. Сел командир, подошел к нам. «Ну, – говорит, – отдохнули? И прекрасно, пора дело делать. Мы прорвались, значит, и вы сможете!»

В тот раз Борзов все-таки прорвался на просторы Балтики, обнаружил и потопил вражеский транспорт. Фрицы, наверное, даже и не думали, что в такую непогоду будут летать торпедоносцы. Дима Котов, штурман полка, впоследствии рассказал нам, что еще долго после взлета убеждал командира, не испытывая судьбу, вернуться домой. Естественно, безрезультатно…

Немного позже Борзов ввел в практику торпедных атак ночной поиск цели на так называемой «лунной дорожке». И вновь первый полет, подтвердивший правильность его теоретических предположений, Иван Иванович произвел сам.

Но не только премудростям торпедных атак учил нас командир. Как-то раз озадачил он одного из летчиков на первый взгляд простым вопросом: «Назови-ка ты мне, соколик, членов своего экипажа!» Тот недоуменно перечисляет фамилии

штурмана, стрелка-радиста и воздушного стрелка. Борзов повторил вопрос. Летчик отвечает: «Я всех назвал». – «Нет, не всех. Техники тоже полноправные члены экипажа». Если на самолете меняли двигатели, а летчик, имевший на это время перерыв в полетах, «козла» забивал, выговор от командира получал тут же. Тем же, кто помогал техникам восстанавливать машины и моторы, наоборот, объявлялась благодарность.

Конечно, идеальных людей на свете не существует, и Борзов не являлся исключением из этого правила. Всякое бывало: и плохое, и хорошее. Мог и несправедливо обругать или наказать, но, честно сказать, практически любой командир в той или иной степени грешит этим. Такова нехитрая проза армейской жизни.

Однажды мне тоже довелось в полной мере ощутить горечь брошенного мне в лицо незаслуженного обвинения, поставившего мою судьбу на грань жизни и смерти. Речь об этом пойдет немного дальше. Да и вообще, резкий, взрывной борзовский характер довольно часто заставлял подчиненных пережить далеко не самые приятные мгновения. Но, несмотря на это, я с искренним уважением отношусь к своему боевому командиру и считаю, что своими волевыми и человеческими качествами он полностью соответствовал своей должности. Не сомневаюсь, мои товарищи-однополчане безоговорочно согласились бы со мной.

Не прошло и двух недель с момента вступления в должность нового командира, как нашим молодым экипажам стали планировать одиночные крейсерские полеты с торпедами. Конечно, мы прекрасно понимали, что главными целями наших предыдущих заданий были освоение нами театра боевых действий и приобретение опыта работы над морем, поэтому привлечение нас к «свободной охоте» негласно свидетельствовало о признании наших успехов, чем мы, еще совсем «желторотики», несказанно гордились.

С другой стороны, как бы парадоксально это ни звучало, во второй половине 43-го года тактика торпедных ударов существовала только в общих чертах, а те самые мелочи, из которых, как известно, состоит любое дело, находились в стадии разработки.

Но если внимательно разобраться, то окажется, что ничего удивительного в этом нет. Ведь полк, изначально формировавшийся в качестве минно-торпедного, смог приступить к торпедным атакам только в начале июня 42-го. Сделать это раньше никак не удавалось – все наличные силы балтийской авиации были привлечены к боевым действиям на суше. Морские задания ставились тогда по остаточному принципу, да и то лишь бомбовые удары по портам да минные постановки.

В январе 43-го, несмотря на достигнутые ранее успехи, летчикам-торпедоносцам вновь, как и в самом начале войны, пришлось переключиться на сухопутное направление. Для проведения операции «Искра» по прорыву блокады Ленинграда военно-воздушные силы Балтийского флота передали в оперативное подчинение командующему 13-й воздушной армии, входившей в состав Ленинградского фронта. Морская авиация внесла весомый вклад в успех всей операции, и это неудивительно, ведь ей принадлежало более трети общего количества самолетов.

Все это время на военно-морских коммуникациях противника методом «свободной охоты» действовали подводные лодки, успешные походы которых вынудили немцев весной 43-го перегородить Финский залив на всю его глубину в самом узком месте – от финского полуострова Порккалаудд до эстонского острова Нарген (Найссаар) – двумя рядами противолодочных сетей. Кроме этого были выставлены новые линии минных заграждений.

Таким образом, наши подводные лодки оказались запертыми на своих базах в Ленинграде и Кронштадте вплоть до сентября 44-го, когда Финляндия, подписав договор о перемирии с СССР и выходе из войны на стороне Германии, предоставила для их расположения порты Хельсинки и Турку.

После неудачной попытки разрушения противолодочных сетей путем нанесения по ним бомбовых ударов силами авиации задача нарушения морских коммуникаций противника с июня 43-го полностью легла на экипажи торпедоносцев. Но за прошедшие два года многие летчики и штурманы, обученные торпедометанию еще в довоенное время, погибли, не успев передать молодым свой опыт. Да и тот был весьма сыроватым, так что пришлось начинать практически с чистого листа, отрабатывая те или иные тактические решения непосредственно на практике, где каждая ошибка стоила жизни многим экипажам…

Прежде чем начать рассказ о торпедных атаках, проведенных мной во время Великой Отечественной, хотелось бы обратить внимание на следующее. Любой ветеран, по прошествии десятилетий приступивший к написанию своих мемуаров, довольно легко вспоминает даже самые мельчайшие подробности лишь из ряда вон выходящих событий. Судьбоносные мгновения, в которые решалась его жизнь, навсегда отпечатались в памяти, и забыть их, даже если очень хотелось бы, никак не получается.

Менее примечательные моменты, бывает, бесследно исчезают, безжалостно стираемые неумолимым временем, или в лучшем случае запоминаются лишь фрагментарно, позволяя

описать их только в общих чертах. Еще хуже дело обстоит с самыми обыкновенными, многократно повторяемыми эпизодами, довольно точно названными «фронтовыми буднями». Таковые если и сохраняются в памяти достаточно подробно, то вряд ли возможно абсолютно точно привязать их к тому или иному временному промежутку. Но ведь именно они и являются тем самым фоном, на котором рельефно выделяются главные события боевой жизни.

Поэтому у читателя мемуаров может создаться ложное впечатление об «удельном весе» одержанных летчиком побед. И это неудивительно, они-то гораздо легче задерживаются в памяти, да и, честно сказать, писать о них гораздо приятнее. Поэтому для полноты картины здесь уместно привести некоторые общеизвестные цифры, красноречиво характеризующие боевую работу балтийских торпедоносцев. Только за 43-й год нами был совершен 231 крейсерский полет с торпедами, 92 из них закончились обнаружением цели и ее атакой, при этом потопить удалось 56 вражеских транспортов или кораблей.

В том, что как минимум каждый второй раз экипажам-охотникам приходилось возвращаться домой, так и не встретившись с неприятелем, наибольшая «заслуга», несомненно, принадлежит погоде. Я уже говорил, что на балтийские просторы мы выходили лишь в сложных метеорологических условиях, и это защищало нас от немецких истребителей. Но, с другой стороны, те же самые спасительные облака ощутимо ухудшали видимость, порой делая невозможным установление визуального контакта с целью. Такая вот палка о двух концах.

Порой между взлетом и посадкой могло пройти до восьми часов, большинство из которых приходилось проводить в таких погодных условиях, когда, как говорится, хороший хозяин свою собаку из дома не выгонит. Иногда не удавалось разглядеть даже концовки плоскостей собственного самолета, растворившиеся в темно-серой дымке. Идешь только по приборам, надеясь на то, что через каких-нибудь полчаса все-таки развиднеется… Зачастую напрасно…

Но это еще ничего, а ведь приходилось и с обледенением сталкиваться. Очень неприятная штука, должен сказать. Своими глазами видишь, как нарастает лед на передней кромке крыла. Тут главное – не зевать, а то не успеешь оглянуться, как самолет, быстро прибавив в весе, начнет терять управление, поэтому, лишь только почувствовал некоторую тяжесть машины, сразу же или снижаешься, или, наоборот, высоту набираешь.

Иногда приходилось включать антиобледенительную систему, подававшую спирт на винты двигателей. Но я не

слишком любил ею пользоваться – осколки моментально рассыпавшейся ледяной корки, покрывавшей лопасти, тут же начинали барабанить по фюзеляжу. В такие моменты чувствуешь себя практически под обстрелом. Хоть и знаешь, что ничего страшного случиться не должно, а все-таки…

Да и вообще, погода на Балтике отличалась непредсказуемостью и могла радикально измениться за довольно незначительный промежуток времени. Но даже на этом фоне октябрь 43-го выделялся особой ненадежностью. Смотришь вверх, видишь над головой чистое ясное небо, часа через два оно уже полностью затянуто облаками, сплошной стеной идет дождь.

Многим из нас, столкнувшись с непреодолимой погодной преградой, приходилось, отказавшись от попыток выйти в море, несолоно хлебавши поворачивать домой. Но в этом плане я оказался счастливчиком – в моей летной практике не было ни одного случая возврата из-за сложных метеорологических условий. Знать, милостива была ко мне природа…

Первые два-три крейсерских полета помню весьма смутно. Утомительное многочасовое «болтание» в облаках. Сизая дымка лижет лобовое стекло, стекая по обе стороны кабины. Самолет полностью окружен облаками, и создается впечатление, как будто он просто висит без движения. Лишь иногда покажутся внизу пенные барашки волн, да и то ненадолго.

Наконец видимость улучшается настолько, что удается просмотреть некоторый участок морской поверхности впереди самолета. До боли в глазах вглядываюсь в горизонт, пытаясь обнаружить силуэт вражеского судна. Но, увы, безрезультатно. Охотничий азарт постепенно сменяют усталость и разочарование. Но тут вновь наваливаются облака, переключая внимание на пилотирование самолета.

Конечно, можно подняться выше и лететь над этим пушистым ковром, наслаждаясь прекрасной картиной… Но этого делать нельзя. Во-первых, над облаками есть высокая вероятность встречи с немецкими истребителями, а во-вторых, идя на малой высоте, сохраняешь хоть небольшой, но все-таки шанс разглядеть цель…

Однообразная картина, наблюдаемая из пилотской кабины, иногда нагоняет некоторую сонливость. Тогда начинаешь разговаривать с экипажем. Можно рассказать очередной анекдот или неспешно обсудить какой-нибудь животрепещущий вопрос фронтовой жизни… Неважно, главное – взбодриться. В крайнем случае стукнешься затылком о бронезаголовник. Хоть и больновато, конечно, зато помогает безотказно.

Дымка еще немного рассеялась.

– Внимательнее смотри за воздухом! – напоминаю стрелку.

– Понял, командир.

Но то ли немцы в этот момент решили не выходить из своих уютных портов, то ли мне в этот раз не повезло… Неизвестно. Важен результат, вернее, его полное отсутствие.

– Ну что, командир, пора домой, – напоминает штурман.

Самолет ложится на обратный курс. С одной стороны, испытываешь чувство облегчения, ведь каждая следующая секунда хоть немного, но приближает меня к дому. Но сердце нещадно жжет обида. Еще бы! Пройти через весь Финский залив туда и обратно, справившись со всеми погодными сюрпризами… И все лишь ради того, чтобы вернуться с торпедой на собственный аэродром…

Конечно, изматываешься страшно. Никакими словами не передать этого. Приземлился, зарулил на свое место, выключил двигатели и… обессиленный продолжаешь сидеть в своем кресле. А ведь сейчас надо идти на КП для доклада…

– Все нормально, командир? – спрашивает вскочивший на крыло обеспокоенный техник.

– Да, все хорошо, – едва слышно отвечаю я, – сейчас вылезу.

С трудом выбираюсь из кабины и по лестнице, подставленной заботливым техником, спускаюсь на грешную землю. Но она, словно отказываясь принимать своего блудного сына, ритмично покачивается у меня под ногами. Ну ладно, это чувство мне знакомо. Через некоторое время пройдет…

Неуклюжей медвежьей походкой направляемся на КП в абсолютном молчании. Да и говорить-то особо не о чем, а даже если бы и нашлась тема для беседы, то сил для этого все равно не оставалось. Топаешь равнодушный ко всему на свете. Кажется, ничто не в состоянии вдохнуть жизнь в уставшее тело.

Доклад о вылете много времени не занял. Ведь ничего достойного внимания с нами не произошло. Штурман развернул свою карту, и мы с Борзовым вновь прошли весь маршрут, особо обратив внимание на те районы, где нам удалось наблюдать морскую поверхность.

– Молодцы, соколики, – похвалил командир, – отдыхайте…

С огромным трудом заставляя шевелиться свои непослушные ноги, забираюсь в дежуривший у КП автобус, и еще раньше, чем водитель запустил свой мотор, мешком падаю на сиденье и моментально засыпаю…

Единственным, но достаточно весомым достижением первых крейсерских полетов стало признание командиром моих навыков пилотирования самолета в самых сложных метеоусловиях. Произошло это довольно неожиданно, и один из ненастных

октябрьских дней, начинавшийся не самым лучшим образом, обернулся для меня большой удачей.

Помню, видимость была настолько неважной, что финальный участок взлетно-посадочной полосы едва-едва проглядывался, размытый сизой дымкой облаков. Не могу сказать, что сильно боялся непогоды, тем не менее некоторый дискомфорт все же почувствовал. Рискованное это дело – работать в таких условиях. Но я – военный летчик, получивший приказ. Да и профессиональное самолюбие не оставляло никаких путей к отступлению…

Долго болтались мы тогда над морем. Прошли через Финский залив, повернули на юг и, добравшись почти до Либавы, решили возвращаться обратно. И в этот раз нам ничего не встретилось, так что пришлось везти торпеду домой. Конечно, было искушение избавиться от этого тяжелого груза… Но никак нельзя. Слишком дорого стоила эта шестиметровая «сигара», чтобы просто так выбросить ее.

Зная непостоянство балтийской погоды, я в глубине души надеялся, что за эти несколько часов видимость в районе нашего аэродрома пусть хоть немного, но улучшится. Напрасно. Даже наоборот, вся местность в его районе ко времени моего возвращения домой была полностью скрыта непроглядной пеленой облаков, а моросящий дождь вкупе с приближавшимися вечерними сумерками превращали посадку в своеобразную русскую рулетку.

Но выбора у меня тогда не было, поэтому пришлось медленно и осторожно пробиваться сквозь облачность. Как я узнал немного позже, два более опытных экипажа не смогли сделать этого и были вынуждены искать прибежища где придется. Мне же повезло, и в тот момент, когда я уже отчаялся увидеть землю и решил набирать высоту, примерно в пятидесяти метрах ниже, под самыми плоскостями, окутанные дымкой, замелькали верхушки сосен.

Но праздновать победу было еще рано, ведь пробиться сквозь низкую облачность – это лишь половина дела. Теперь оставалось, зацепившись хоть за что-нибудь, восстановить ориентировку. Здесь может помочь любая мелочь – небольшая деревенька, характерный изгиб реки, холмик или овраг. И успеть разглядеть это ой как непросто… Особенно когда проносишься над землей на малой высоте, да еще и при плохой видимости. Удавалось это далеко не всегда…

Но мне опять повезло, и вскоре наше местонахождение удалось определить довольно точно. Радости моей не было границ, ведь, оказалось, до родного аэродрома – рукой подать.

Мало того, лечу я как раз параллельно полосе, и в эти секунды она где-то слева от меня. Правда, видимость не более километра… Но ничего, шансы есть, и я должен их использовать…

Хорошо, что мой самолет вышел прямо к тому самому месту, где я обычно делаю третий разворот… «Спасибо тебе, Господи!» А вот и четвертый, последний, выводящий мой самолет на финишную прямую посадки. Но вот незадача – полоса плотно закрыта облаками и совершенно не просматривается… Теперь остается лишь идти с некоторым снижением, пытаясь выдержать нужное направление лишь по наземным ориентирам, и надеяться на быстроту своей реакции.

Почти мгновенно, как будто выпрыгнув из ниоткуда, в дымке обозначились контуры посадочной полосы… А самолет летит под небольшим углом к ней… За те считаные мгновения, что отвела мне судьба, я успел немного довернуть машину вправо, чтобы исправить эту неизбежную ошибку определения курса. Еще несколько секунд, и мой самолет мягко коснулся земли боковыми колесами…

После этого напротив моей фамилии, написанной мелом на доске готовности экипажей, висевшей на КП, появилась надпись, которую я считаю своей самой первой боевой наградой: «Готов к полетам в неограниченно сложных метеорологических условиях». Так, скажем прямо, весьма неожиданно, меня зачислили в «старики».

Спору нет, я был очень горд и, находясь на КП, нет-нет да и бросал взгляд на эти простые слова. Еще бы, лучшей аттестации в авиации и придумать невозможно. Но так уж устроена профессия военного летчика, что все его навыки и умения подчинены одной цели – нанесению врагу материального ущерба. И действительно, какая практическая польза от того, что экипаж, пробившись в Балтику сквозь любую непогоду, провел над морем несколько тяжелых часов, каждый из которых стоил предельного напряжения сил и нервов, вернулся домой с торпедой… Скорее, наоборот. Бесследно исчезли сотни галлонов высокооктанового бензина, израсходован ресурс моторов, впустую потрачен кропотливый труд наземных специалистов…

Возвращаешься после очередного «холостого» полета, и хотя понимаешь, что ни в чем не виноват, а все равно осадок неприятный остается. Подходит к тебе техник, чтобы выслушать замечания по работе самолета, а ты не можешь даже в глаза ему смотреть, так стыдно порой становится. Иван ведь днем и ночью у моей машины как пчела крутится. А ведь кормят его, как и всех техников, чем придется, порой удивляешься, откуда у него силы

берутся. Отдашь Пичугину после возвращения шоколадку и другие продукты, входившие в бортпаек, – он, бедняга, не знает, как тебя благодарить. Что уж тогда говорить о ленинградцах…

Сидишь в столовой, взял в руки кусок хлеба… и замер, пораженный ужасной мыслью… Ведь, может быть, именно он мог в свое время спасти чью-то жизнь – старика, женщины, а может, ребенка… Но его отдали мне, тем самым обрекая на голод такого же, как и я, человека… Отдали не просто так, не за красивые глаза, а для того, чтобы у меня были силы уничтожать врага… А я… опять вернулся «порожняком»…

В последних числах октября несколько экипажей вновь ушли на поиск вражеских судов на просторах Балтики. Из нашей пятерки друзей, прибывшей в июне в полк, полетели я и Шарыгин. Получив последние напутствия, расходимся от КП к стоянкам своих самолетов. Как и в большинство октябрьских дней, небо закрыто серыми облаками. С самого утра идет дождь, и ледяные струйки, стекающие по шее за шиворот, заставляют меня идти быстрее. Вяло перебрасываюсь несколькими словами с экипажем, но беседа явно не клеится. Разговаривать особо не о чем, да и особо не хочется – невеселое настроение природы помимо желания передается и людям.

Поприветствовав техника, занимаю свое место в кабине. Ощущение, скажу прямо, не самое лучшее – по фюзеляжу барабанит дождь, штрихуя остекление своими полосами. Но вскоре все посторонние шумы утонули в раскатистом реве моторов, и самолет, словно нехотя, начал набирать скорость. Отдельные дождевые линии на лобовом стекле стали сливаться в сплошную плотную пленку, заметно ухудшавшую обзор вперед, и уже на середине полосы какое бы то ни было резкое изображение исчезло, скрытое непроглядной матовой стеной.

Хорошо, имелись на «Бостоне» треугольные форточки справа и слева от лобового стекла, вроде автомобильных, которые я предусмотрительно открыл перед запуском двигателей. Только через них и можно было увидеть землю.

Стрелка высотомера замерла напротив отметки двухсот метров. Выше подниматься нет смысла. А дождь все идет, не подавая никаких признаков своего окончания. Ну ничего, к этому я уже привык и, не хочу хвастаться, даже полюбил летать по приборам. И неудивительно, ведь в такую непогоду вражеские истребители прикованы к своим аэродромам, а для тех из них, кто все же сумел взлететь, мой самолет практически невидим. Спокойно сидишь на своем месте, скользя взглядом по циферблатам…

Постепенно дождь стал сходить на нет, окончательно

прекратившись в районе острова Гогланд. Правда, облака никуда не делись, поэтому видимость так и осталась неважной, позволяя просматривать морскую поверхность не далее десяти километров от самолета. Теперь все внимание – поиску цели.

«Ну, давай! – мысленно призываю вражеский транспорт. – Покажись… Хоть на мгновенье!» Но, как и в предыдущих вылетах, лишь пенные барашки волн, тающие в дымке облаков, мелкие островки да иногда проступающие смутные очертания берега… И никаких признаков судоходства…

– Командир, – слышу спокойный голос штурмана, – поворачивай на юг.

– Понял. – И самолет, послушный моей воле, ложится на новый курс.

Вновь уставшие глаза напряженно просматривают морскую поверхность. И вдруг… Слева, спереди, удается различить продолговатый темный силуэт… Все чувства и эмоции, немного убаюканные монотонным полетом, моментально воспрянули, словно сбросив с себя невидимые оковы. Вот он, столь ожидаемый мною момент! Но спешить нельзя, надо получше рассмотреть предполагаемого противника. Ведь вполне возможно, это всего лишь небольшой островок…

К счастью, мои сомнения оказались напрасными. Характерные контуры бортовой линии, довольно массивная палубная надстройка – никакой ошибки быть не может. Это – немецкий транспорт.

– Вижу цель, – сообщаю штурману, – слева и немного спереди, около десяти километров от нас.

«Вот она! Возможно, это будет моя первая победа! Только бы не промахнуться…»

…В теории все достаточно просто и понятно. Снижаешься до тридцати метров и некоторое время идешь параллельно противнику, чтобы выйти в точку начала атаки, затем поворачиваешь самолет в его сторону. При этом все должно быть спланировано так, чтобы сбросить торпеду не дальше полутора километров от цели, иначе транспорт может успеть выполнить соответствующий ситуации маневр уклонения, но и не ближе шестисот метров – тогда торпеда не успеет выйти из «мешка» на заданную глубину и пройдет под днищем атакованного судна, не нанеся ему никакого вреда. Вероятность успеха заметно возрастала при заходе почти под девяносто градусов к его курсу – в этом случае увеличивалась площадь поражения, да и возможностей увернуться от удара становилось поменьше.

Конечно, точно определить размеры вражеского судна, его скорость и расстояние до него было невозможно. Все это делалось

«на глазок», для чего требовался достаточно большой опыт, которого у меня в тот момент не было…

Помню, старшие товарищи всегда говорили, что самое главное – скрытно подойти к цели. Удалось – считай, половина победы уже в кармане. Честно сказать, перед вылетом я, молодой летчик, особо не питал никаких иллюзий насчет того, что сумею сделать это. Еще бы, ведь все предыдущие недели мне доводилось наблюдать более или менее значительные повреждения, наносимые нашим торпедоносцам немецкими зенитчиками. Иной раз, глядя на иссеченные осколками плоскости или практически полностью «раздетые» рули высоты и поворота, диву даешься: каким таким невероятным чудом удалось не просто удержать тяжело раненную боевую машину в воздухе, а еще привести ее домой…

Но пока враг не показывает никаких признаков беспокойства. Неужели не заметил… Сердце, дотла сжигаемое нетерпением, бешено колотится, каждый его удар эхом отзывается по всему телу, пульс отбивает последние мгновения, отделяющие меня от броска в сторону цели. «Давай! – торопит меня внутренний голос. – Вот сейчас!» И руки уже было начинали поворачивать штурвал влево, но я успел вовремя одернуть себя. «Рано еще! Слишком рано!» И лишь когда мой самолет поравнялся с немецким транспортом, стало ясно: пора идти в атаку. В это же самое время в наушниках раздался выкрик штурмана: «Давай, командир!»

Стремительный поворот, и самолет несется навстречу цели. Еще там, на земле, слушая рассказы бывалых летчиков, я много раз пытался вообразить себе торпедную атаку так, как будто не они, а я сам находился в кабине крылатой машины. И то, что мне довелось сегодня увидеть, приблизительно соответствовало моим ожиданиям, но с одной лишь существенной разницей – в жизни все происходило гораздо быстрее, поэтому я не всегда успевал выполнять адекватные ситуации действия.

Удивительно, как же быстро увеличивается в размерах вражеский транспорт. Еще до начала атаки он казался безобидной детской игрушкой, а несколько секунд спустя создается впечатление, что бросать торпеду уже поздно и если я сейчас же не отверну в сторону, столкновение неизбежно…

В таких условиях неопытному летчику довольно тяжело вести речь о правильном прицеливании. Ведь для его осуществления необходимо довольно точно оценить скорость атакуемого судна. А как это сделать, когда даже отличить движущийся транспорт от стоящего – и то весьма затруднительно. Особенно вне пределов видимости берега. Характерных бурунов за кормой совсем не

видно. Поди знай, идет он или нет… Единственно правильное решение – целиться немного впереди носовой части транспорта и бросать торпеду как можно ближе…

А крылатая машина, как назло, не хочет идти по намеченной мною прямой – таскают ее из стороны в сторону балтийские ветра. Приходится, словно непослушного жеребца, возвращать самолет на требуемый курс. В общем-то, ничего нового для меня, ведь каждый раз при заходе на посадку я неминуемо оказываюсь в подобной ситуации. Но там, вблизи дома, все получается легко и естественно, словно само по себе. А здесь, над морем, в непосредственной близости врага движения рук и ног выходят какими-то суетливыми и неуклюжими. То педаль придавил чуть сильнее, чем требовалось, тем самым уведя самолет немного в сторону, то штурвал излишне к себе подтянул…

И в это самое время небо окрасилось вспышками разрывов. Тут же замелькали светящиеся полоски трассирующих снарядов. Все-таки заметили… По шее моментально потекли струйки холодного пота, ноги начали предательски дрожать…

Разрывы постепенно подбираются все ближе и ближе к моему самолету, огненные штрихи сверкают в опасной близости от кабины. «Пристрелялись, гады!» Голова рефлекторно вжимается в плечи, тело сползает вниз по спинке сиденья… Если бы можно было уменьшиться в размерах… Так и хочется зажмурить глаза, но это самое худшее из того, что сейчас можно сделать.

Большой палец правой руки, лежащий на кнопке, нервно подрагивает. С каждой секундой все тяжелее и тяжелее удержаться от искушения сбросить торпеду и, получив возможность совершить спасительный маневр, увести самолет подальше от смертельной опасности. Но нет! Нужно подойти еще ближе, чтобы ударить наверняка…

Неизвестно, чем бы окончилась эта мучительная борьба инстинкта самосохранения и воинского долга, если бы не близкий разрыв зенитного снаряда, довольно сильно толкнувший машину в сторону. «Следующий – точно мой!» – молнией пронеслось в мозгу…

– Командир! Бросай! – отчаянный выкрик Смирнова совпал с молниеносным, почти рефлекторным нажатием кнопки.

Тут же увожу заметно полегчавший самолет вправо от разрывов.

– Пошла! – закричал стрелок-радист. – Командир! Торпеда пошла!

Энергично развернув самолет, успеваю увидеть пузырьковый след, направляющийся к немецкому транспорту. Моей радости не было предела. Я, молодой пилот, не только вышел невредимым из

первой же атаки, но и смог одержать победу. Еще совсем немного, и грянет взрыв…

Но что это?! Не может быть… Торпеда пройдет за кормой… «Слишком далеко бросил… – мелькнула ужасная догадка. – Как же так… Транспорт казался таким близким…»

…Фотографии, сделанные стрелком-радистом, подтвердили мои подозрения. Едва взглянув на них, Борзов вынес свой однозначный вердикт: «Километра за три, не меньше!» Надо сказать, хорошие фотографии получились, красивые. Все прекрасно видно – и транспорт, и след торпеды, проскакивающей за кормой…

На обратном пути погода, видимо, почувствовав мое не самое лучшее настроение, опять ухудшилась. Пошел дождь, и лобовое стекло вновь скрыла непроглядная пелена. Приходится идти по приборам, полностью доверившись штурманским расчетам.

Но здесь, как, собственно, и в любом деле, существуют свои «подводные камни». Дело в том, что для правильного определения своего местоположения необходимо учитывать скорость и направление ветра, который, хочешь ты этого или нет, сносит крылатую машину с правильного курса. Точнее всего это получается над землей – привязался к определенной точке на местности, а остальное – дело техники. В полетах над морем направление ветра определяется по волнам, а скорость оценивается весьма приблизительно – по пенным барашкам на их гребнях, поэтому периодически возникает необходимость уточнить свои координаты. Сделать это можно лишь единственным способом – по характерной конфигурации береговой линии. Узнал знакомые места, считай, дело сделано. Вот для чего добивались от нас командиры идеального знания карты Балтийского моря. Но полное отсутствие видимости, особенно довольно продолжительное, может сыграть злую шутку с самолетом и его экипажем, что, собственно, и произошло с нами в тот день.

– Командир, возьми чуть южнее, – сказал Смирнов, – будем берег искать.

– Хорошо, – ответил я, немного довернув штурвал вправо.

Вскоре дождь довольно быстро пошел на убыль и немного погодя совсем прекратился. Я тут же увидел впереди довольно большой разрыв в облаках и направил самолет к нему, почти не сомневаясь, что сквозь него мне удастся увидеть землю…

От неожиданности я оторопел: под плоскостями проносились лабиринты городских кварталов. «Ленинград?! – подумал я. – Нет. Не может быть!»

– Таллин, – крикнул штурман. – Давай скорее отсюда!

«Как же это нас так занесло», – немного засомневался я.

Хорошо, самолет почти сразу же вновь нырнул в облака, не дав врагу времени на прицеливание…

Но все-таки в тот день мы попали под зенитный огонь. В очередной раз выскочив из облаков, почти сразу же уткнулись в береговую линию. Причем шла она прямо поперек нашего курса.

– Штурман! – стараюсь говорить спокойно, скрывая все нарастающее волнение. – Где мы находимся?

Исчерпывающий ответ дали вспыхнувшие вокруг разрывы снарядов, неприятно поразившие меня столь высокой точностью первого залпа. Без промедления бросаю машину влево-вниз, уводя ее подальше от побережья. И вовремя… Задержись я на прежнем курсе еще несколько мгновений, следующий «салют» накрыл бы нас наверняка. Лишь оказавшись над морем, перевожу дух…

Вырваться удалось, но где же мы сейчас… Чем дальше отходил от берега самолет, тем меньше оставалось шансов узнать это. «В крайнем случае поверну на восток, – решил я, – а там посмотрим…» Слава богу, в тот день судьба устала посылать нам дальнейшие испытания, выведя прямо к острову Сескар, очертания которого мы со штурманом опознали почти сразу. Стало ясно, что зенитки встретили нас у восточного побережья Лужской губы, куда мы зашли по ошибке.

Дальнейший путь не представлял никаких затруднений. От Сескара, повернув на восток, мы вышли к Кронштадту, а оттуда потопали домой…

…Так постепенно все эти заливы, островки и мысы, доселе знакомые мне лишь теоретически, прочно связывались в моей памяти с реальными географическими объектами. Около полутора месяцев спустя я стал ориентироваться в Финском заливе как у себя дома… Убежден, что даже сейчас, по прошествии стольких лет, смог бы привести самолет в любое его место…

…Странное дело. Заходя на посадку после столь тяжелого полета, я практически не чувствую усталости. Секрет этого феномена предельно прост – в условиях повышенной опасности организм полностью мобилизует все свои силы, заставляя отнестись к этому финальному аккорду боевого задания с предельной серьезностью. Слишком многие заплатили за беспечное отношение к посадке своими жизнями.

Но стоило лишь умолкнуть моторам, как я моментально почувствовал себя совершенно разбитым. Ноги вдруг стали ватными, глаза поневоле закрывались, практически мгновенно на меня навалились сонливость и некоторая апатия. Кажется, у меня

совершенно не осталось сил даже для того, чтобы выбраться из кабины самолета.

Снимаю шлем и, прежде чем надеть фуражку, висящую слева на крючке, приглаживаю рукой прическу. На голове не осталось ни одного сухого волоска. Да и моя нательная одежда не намного суше. Именно в эти мгновения я со всей ясностью понял, насколько был измотан этим непростым полетом.

В тот день я не был одинок в своем невезении. Победы удалось добиться только экипажу Большакова из 3-й эскадрильи. Шарыгин, по-моему, тоже сумел отыскать цель для атаки, которая завершилась с тем же успехом, что и моя, – его торпеда прошла мимо.

Конечно, наша первая неудача не стала сюрпризом для более опытных товарищей. Тем не менее они понимали, что сейчас мы нуждаемся в их моральной поддержке, и как могли старались приободрить нас. Другое дело – наше внезапное появление над Таллином, которое полковые острословы просто не могли обойти своим вниманием, и ближайшие несколько дней эта злополучная «блудежка» служила неизменной мишенью для дружеского подшучивания…

Второй шанс мне предоставился в начале ноября. Погода, как обычно, плохая, видимость соответствующая. Лишь на обратном пути, километрах в семидесяти северо-восточнее Таллина, обнаружился транспорт. Атакую его с ходу. Что такое зенитный огонь, я уже прочувствовал, поэтому с замиранием сердца ожидаю первого разрыва. А его все нет и нет… «Красота! Они меня не видят!» – с трудом верится в такое неожиданное счастье. Спокойно, без излишней суеты целюсь в носовую часть судна…

На этот раз все сложилось в мою пользу. Торпеда пошла хорошо, и вскоре стрелок-радист закричал так сильно, что я чуть не оглох:

– Командир! Взрыв! Есть попадание!

Делаю резкий разворот и успеваю заметить характерный столб, высоко поднимавшийся над судном.

– Ваня! – кричу радисту. – Фотографируй!

– Сделано, командир…

Никакими словами не передать пьянящий восторг, охвативший меня. Вот она, моя первая победа – реальный итог нескольких лет упорного кропотливого труда! Только в этот момент я впервые ощутил себя настоящим летчиком-торпедоносцем, и это чувство окрыляло…

Для полного триумфа не хватало лишь одного – своими глазами увидеть, как идет ко дну вражеский транспорт. А он, словно издеваясь, стоял себе на своем месте, будто бы и не

получил в борт прямое попадание торпеды.

– Не тонет, зараза! – выругался я.

– А что же ты хотел, командир, – ответил Смирнов, – ему для этого время нужно.

– Черт с ним, – говорю, – пошли домой.

И правда, крутиться над агонизирующим кораблем, чтобы лично наблюдать его потопление и привезти домой исчерпывающие доказательства своей победы, весьма заманчиво. Но столь же неразумно. К тонущему судну, подающему сигналы о помощи, довольно быстро могут подойти вражеские истребители, уцелеть в неравном бою с которыми наш одинокий самолет имеет очень незначительные шансы. Так что пришлось, бросив прощальный взгляд на свой первый транспорт, уходить домой…

Честно сказать, приятная это штука – принимать заслуженные поздравления. Техники, летчики, штурманы и командиры – все жмут руку и от души радуются моему успеху.

– Молодец, соколик. – Эти простые слова, сказанные Борзовым, обычно скупым на похвалы, стали для меня наивысшей наградой.

Иногда даже не по себе становилось от такого повышенного внимания к моей скромной персоне. «Да что же они так… У Шаманова, Разгонина или Бунимовича побольше заслуг будет!» – искренне удивлялся я. Порой хотелось забиться в какой-нибудь укромный уголок, чтобы немного побыть одному.

Когда наконец напечатали фотоснимки, оказалось, «утопленник» мой – совсем не вражеский транспорт, а… наш, советский. Еще в 41-м, когда корабли Балтийского флота уходили из Таллина, он, получив сильные повреждения, выбросился на мель у небольшого островка. Вот почему это судно не подавало никаких признаков жизни и никак не хотело тонуть. Глядя на фотографии, лежавшие на столе в командной землянке, я вспомнил еще одну деталь, которой тогда, пролетая вблизи от него, не придал никакого значения. Корпус транспорта оказался какого-то странного красноватого цвета, словно основательно проржавевший…

Также выяснилось, что я оказался не первым, кто атаковал это судно. В таких неблагоприятных погодных условиях даже опытные пилоты не смогли избежать ошибки, и поэтому никто не упрекал меня в напрасном израсходовании столь дефицитной торпеды.

– Ну что, – улыбнулся Борзов, – считай, тренировочную атаку выполнил отлично. В следующий раз смотри повнимательнее…

Но все равно было обидно. И терзало меня совсем не уязвленное самолюбие или иное эгоистическое чувство.

Свинцовой тяжестью давило сознание того, что я опять впустую выбросил торпеду, тогда как реальному врагу удалось проскочить в порт назначения, доставив туда свой груз.

Правда, уже пару дней спустя не знающий печали молодой оптимизм взял верх, приключившаяся со мной история стала казаться более смешной, чем грустной. И когда друзья в очередной раз склоняли мою первую «победу», я от души шутил по этому поводу.

А к самому факту досадной неудачи стал относиться более спокойно. Ведь я жив, а значит, шанс рассчитаться с ненавистным врагом у меня еще будет. Да и весь мой летный опыт подсказывал: путь к любым победам всегда начинается с поражений. Они – наши лучшие учителя, требовательные, бескомпромиссные, порой довольно жестокие, дающие возможность, взглянув на себя со стороны, увидеть свои достоинства и недостатки. И лишь тот, кто, познав себя, сделал правильные выводы, сможет подняться на следующую ступень бесконечного совершенствования своего летного мастерства.

Но на войне человеческая жизнь висит на тончайшем волоске, в любой момент способном оборваться, и даже самый опытный экипаж никоим образом не застрахован от смерти. Еще совсем недавно, в начале октября, мы поздравляли с победой летчика первой эскадрильи Павла Волкова и его боевых товарищей, а несколько дней спустя их экипаж не вернулся из полета…

Прошло не больше недели, и потери понесла наша 2-я эскадрилья. На этот раз домой не пришли Самедов, его штурман Копылов и стрелок-радист Бубнов. Они успели дать радиограмму о потоплении вражеского транспорта и немного погодя еще одну – о том, что их самолет атакован истребителями…

Следующий месяц оказался ничуть не лучше. 16 ноября из крейсерского полета не вернулся экипаж Александра Разгонина (штурман Макаров и стрелок-радист Мигунов), а 27-го – Петра Летуновского (штурман Демченко и стрелок-радист Кузьмин). А ведь незадолго до этого, 6 ноября 1944 года, командующий Балтийским флотом вице-адмирал Трибуц вручил Петру четвертый орден Боевого Красного Знамени. Теперь из тех, кто встретил на фронте первый день войны, в нашей эскадрилье оставался лишь экипаж Николая Победкина…

Первые пару дней всегда надеешься на то, что исчезнувшие друзья дадут о себе знать. Ведь мало ли что могло случиться – может, приземлились во вражеском тылу и вскорости выйдут к своим, может, заблудились и сели где-нибудь на вынужденную. Но время шло, не принося никаких вестей…

Вид опустевших кроватей был ужасен. Эта устрашающая картина долго не давала мне заснуть. Лежу, ворочаюсь, а глаза открыть… страшно… Ведь там, где еще вчера мирно посапывали молодые здоровые мужчины, полные жизненной энергии, теперь пустота… «А ведь они были опытные воины, – сверлила мой мозг безжалостная мысль, – не чета мне…»

…Уже после войны стало известно, что экипажи Самедова, Разгонина и Летуновского оказались во вражеском плену. Вернуться на родину было суждено лишь Самедову и Разгонину…

С Самедовым мне так и не довелось увидеться, поэтому его рассказ привожу со слов Димы Котова, лично встречавшегося с ним. Сразу же после пленения экипаж Самедова разбросали по разным лагерям, расположенным на территории Финляндии. Больше своих товарищей ему увидеть не довелось. Когда Финляндия вышла из войны и наши военнопленные стали возвращаться домой, в списках живых никого из его экипажа не оказалось. Сам же Самедов вплоть до самого освобождения так и проработал сапожником, после чего вернулся в свой родной Баку.

От него мы узнали некоторые подробности о судьбе Летуновского. Самолет Петра был сбит корабельной зенитной артиллерией на выходе из Рижского залива. Летчик сумел аккуратно приводниться, и всех троих вытащил из воды латышский рыбак. Как назло, в это самое время подошел немецкий сторожевой корабль, заметивший район падения крылатой машины. Так экипаж Летуновского попал в лагерь для летного состава, находившийся под Кенигсбергом.

Николай Демченко, штурман экипажа Петра Летуновского

На допросах Петр выдавал себя за Самедова, сбитого ранее. Летали-то мы в гражданской одежде и без документов. Попробуй разберись, кто ты такой на самом деле. Но немецкая разведка оказалась на высоте, и следователь предъявил Летуновскому подробнейшее досье, в котором был запечатлен каждый шаг летной карьеры нашего товарища, от курсанта Энгельсского училища вплоть до недавних боевых вылетов, включая даты присвоения очередных воинских званий и номера указов о

награждении орденами. Имелось также и достаточное количество фотографий…

Но Петр все равно стоял на своем: «Нет, это не я. Моя фамилия Самедов». Он же не знал, что настоящего Самедова уже везут из Финляндии для проведения очной ставки. Тут уже все, конечно, приперли так, что не отвертишься…

В конце войны Летуновского освободили из плена наступавшие войска Красной армии. По существовавшему тогда порядку все бывшие заключенные подвергались тщательной проверке в соответствующих органах. И надо же такому случиться, в списках лиц, согласившихся сотрудничать с немецким центром подготовки летчиков люфтваффе, расположенном в Кольберге, значилась и фамилия Петра… Может, не выдержав жестоких побоев, подписал все, что требовалось, а может, немцы, ничего не добившись от него силой, специально занесли Летуновского в число своих добровольных помощников, чтобы скомпрометировать его окончательно и бесповоротно… Так и пропал человек… Бесследно…

В последующие годы мы неоднократно пытались узнать хоть что-нибудь о нашем товарище, но на все запросы, отправленные в различные инстанции, приходил один и тот же шаблонный ответ: «Дальнейшая судьба неизвестна». Наверное, где-то в расход пустили…

Саше Разгонину повезло гораздо больше. Его самолет, получивший серьезные повреждения во время атаки конвоя в районе Либавы, каким-то чудом все-таки дотянув до берега, тут же врезался в ряд деревьев, стоявших на окраине большого леса. Счастье, что кабина проскочила между двумя соседними соснами, а крылья, отломившиеся при столкновении с ними, смягчили удар. В результате все отделались лишь травмами различной степени тяжести.

Ничего другого не оставалось, как попытаться добраться к своим, но, к несчастью, путь экипажа к линии фронта оказался недолгим – наши товарищи были схвачены полицаями. Экипаж тут же разделили, разбросав по разным лагерям. Так начались для Саши бесконечно тяжелые месяцы плена.

Злая ирония судьбы заключалась в том, что Разгонин был сбит как раз в тот самый день, когда ему было присвоено звание Героя Советского Союза, и узнал он об этом, уже находясь в лагере. Однажды во время внеочередного построения Саше приказали выйти из строя. Обычно такие мероприятия не сулили пленным ничего хорошего, и Разгонин уже мысленно приготовился к смерти, как вдруг… комендант объявил ему о награждении, назвав даже номер указа и дату его подписания…

Затем, повернувшись к офицерам, стоявшим за его спиной, тихо сказал по-немецки: «Учитесь, как надо Родину защищать!»

С этого самого дня Сашу перевели в привилегированную часть лагеря. С едой, конечно, стало полегче, зато прибавились неприятности совсем другого рода. Дело в том, что Разгонина, как и других Героев Советского Союза, находившихся в лагере, постоянно агитировали перейти на сторону врага. Щедрые посулы перемежались с настойчивым психологическим прессингом и откровенными угрозами, но отважный летчик не сломался и не предал свою Родину…

…Спустя много лет Саша приезжал ко мне в гости, и мы, конечно же, не могли не вспомнить о былом. Прекрасно понимая, что ему тяжело говорить о пережитом ужасе вражеского плена, я совершенно не затрагивал эту тему, но Разгонин посреди беседы внезапно замолчал и, немного подумав, сам начал рассказывать о своих злоключениях. Медленно, словно преодолевая чудовищное внутреннее сопротивление, наружу одно за другим прорывались слова. Сашин голос дрожал, и порой он ненадолго останавливался, чтобы перевести дух. По его щекам текли слезы…

– Даже если случится невероятное и Советы смогут победить в этой войне, вас ожидает весьма печальное будущее, – с притворным участием говорил сидевший напротив немецкий офицер. – Я знаю, вы – храбрый воин и нисколько не виноваты в том, что попали сюда, но там, дома, вас считают предателем. Стоит вам вернуться на Родину, и вас тут же отправят в Сибирь… или расстреляют…

Враг бил в самое больное место. Конечно, Разгонин не поддался уговорам и ни на мгновение не задумался об измене, но сама мысль о том, что его, пережившего кошмар немецкого плена, безжалостно уничтожат свои, дотла сжигала сердце нестерпимым огнем… Но Саша достойно пережил и это испытание.

Его бросали из одного лагеря в другой, и конец войны Разгонин встретил на далекой французской земле. После освобождения, пройдя всевозможные проверки, он вернулся в полк. Ему сразу же возвратили его боевые награды и в торжественной обстановке вручили Золотую звезду Героя и орден Ленина. Правда, к полетам Саша так и не был допущен.

А в 47-м вышел приказ И. В. Сталина, предписывавший уволить из армии всех, находившихся в плену, вне зависимости от срока пребывания там. Так, в одночасье, Разгонина разлучили с небом. И даже заступничество руководства Балтийского флота не смогло повлиять на ситуацию. Лишь после смерти Сталина Борзову удалось добиться возвращения заслуженного авиатора в

действующую армию. Правда, летать Саша так и не смог – не позволило подорванное здоровье…

…Но все это я узнал лишь после войны. Тогда же, в последние месяцы 43-го, бесследное исчезновение гораздо более опытных экипажей производило на нас, молодых, гнетущее впечатление. Помню, в то время я не особо верил в то, что все-таки доживу до Победы, поэтому каждый вылет воспринимал как последний, надеясь только на одно – продать свою жизнь подороже…

Вынужденная посадка

Вечер 18 декабря 1943 года, начавшийся самым обычным образом, не предвещал никаких сюрпризов. Несколько предыдущих дней стояла нелетная погода, и мы преспокойно сидели в клубе, наслаждаясь прекрасным пением щупленькой девчушки из фронтовой концертной бригады. Несмотря на внешнюю хрупкость, она обладала весьма сильным голосом, исполненным искренних, совсем недетских переживаний…

Внезапно появившийся в зале дежурный вызвал на КП шесть экипажей, в том числе и мой. Стараясь не производить лишнего шума, мы протискиваемся к выходу сквозь сомкнутый строй наших товарищей, до отказа заполнивших все свободное пространство концертного зала. Вновь война безжалостно напоминает о себе в самый неподходящий момент… А разве он вообще бывает подходящий…

В автобус, ожидавший нас у выхода, входили уже совсем другие люди – сосредоточенные, серьезные и молчаливые. «Распогодилось, – сказал Саша Андреев, – может, на «охоту» слетаем». Но желающих вступить с ним в дискуссию не оказалось. Я вообще особо не старался предугадать характер ожидавшего нас боевого задания – имевшийся у меня опыт убеждал в бесполезности подобного занятия. Поэтому все, что оставалось, – это, поудобнее устроившись на сиденье, закрыть глаза и думать о чем-то приятном…

– Необходимо нанести бомбовый удар по центральному району Хельсинки. Цель – правительственные здания. Каждый экипаж идет самостоятельно. Вылет в двадцать один ноль-ноль, – отдает приказ командир полка.

Штурман Александр Андреев

«Хельсинки, – подумал я, прикидывая в уме маршрут. – Полтора часа туда, столько же обратно». В очередной раз внимательно проштудировав данные аэрофотосъемки финской столицы и подходов к ней, мы вышли на улицу к ожидавшим нас стрелкам-радистам и стали расходиться по своим самолетам, к торпедным мостам которых «вооруженцы» уже подвесили по две «пятисотки».

Один за другим, с интервалом в десять минут, взлетают три

экипажа первой эскадрильи, возглавляемые ее командиром Николаем Константюком. За ними – три наших, из второй, – Соловьева, Шарыгина и мой.

…Теперь со мной уже другой штурман – Саша Андреев. Дмитрия Смирнова перевели в экипаж Андрея Беликова, прибывшего к нам с Тихоокеанского флота. Оба офицера носили капитанские погоны, что, вероятно, и стало главной причиной этой кадровой перестановки, произошедшей по приказу Борзова.

Честно признаться, поначалу я немного расстроился. Только-только притерся к одному человеку… и все приходится начинать вновь. Но Саша оказался не менее опытным штурманом, а его веселый компанейский склад характера настолько располагал к себе, что уже через один-два совместных полета у меня появилось ощущение, как будто мы вместе уже не один месяц…

Сориентироваться в районе цели не составило особого труда – с высоты четыре километра при хорошем лунном свете береговая линия, покрытая коркой льда, просматривалась практически идеально. Итак, приглушив двигатели, захожу со стороны мыса Порккала.

– Командир! Приготовились! – кричит штурман, давая требуемый курс и скорость.

Значит, скоро… Сижу, напряженно вглядываясь в вечернее небо, чтобы не упустить момент начала зенитного огня. Хельсинки – очень серьезная цель, так что уйти отсюда без «отметин» не удастся. Порой совсем трудно преодолеть нетерпение, и ты нехорошим словом поминаешь медлительных финских зенитчиков. Конечно, про себя, чтобы не нервировать экипаж. А у самого – кошки на сердце скребут. Ведь именно в этот момент враг заканчивает прицеливание и в ближайшие мгновения откроет огонь, вполне вероятно, накрыв мой самолет первым же залпом.

И вот наконец небо моментально окрасилось вспышками разрывов. С этим я уже успел познакомиться раньше, поэтому стараюсь направлять машину в сторону ближайшего огненного шара, действуя по принципу «снаряды дважды в одну воронку не попадают». Иногда самолет резко и сильно подбрасывает: «Совсем рядом… Пристрелялись, гады!»

А я уже замер на боевом курсе. Теперь маневрировать нельзя – иначе сведется на нет вся кропотливая работа штурмана по определению прицельных данных и придется, подвергаясь еще большему риску, вновь заходить на цель. Теперь моя жизнь полностью в руках врага. Остается лишь мертвой хваткой держать штурвал, вжавшись в спинку сиденья, и уповать на Господа…

Ни в какие другие мгновения так остро не ощущаешь свою

беспомощность, и это – самое худшее. Ведь ты, связанный по рукам и ногам, превращаешься в практически неподвижную мишень. А так хочется заложить вираж или хотя бы немного «дать ногу»…

В опасной близости от самолета проносятся трассеры. Видно, как эти свечи, поднимаясь с самой земли, друг за другом вворачиваются в небо огненными спиралями. Кажется, они все ближе и ближе подбираются к самолету и одна из них вот-вот пронзит тебя насквозь. Никакими словами не передать, как неприятно ощущать близость смерти…. Но и в этот раз она проходит мимо, как будто кто-то отвел ее в сторону… Бог? Дух святой или ангел-хранитель? Не знаю…

– Сброс, – слышу в наушниках Сашин голос, но и без этого чувствую, как дернулась вверх боевая машина, избавившись от своего нелегкого груза. И у меня словно камень с души упал. Тут же быстрым толчком штурвала бросаю самолет вниз, одновременно разворачиваясь в сторону, максимально удаленную от разрывов. Теперь уже все – не достанут! Разве что случайно.

Машина несется в бездну, теряя двадцать метров высоты каждую секунду. Стрелка скорости довольно быстро подошла к предельно допустимой величине шестьсот пятьдесят миль в час, отмеченной красной чертой. Пора выводить. Штурвал на себя… Самолет аж трещит от перегрузки. «Давай, родной, выноси!»

Выскочил из зоны зенитного огня – совсем по-иному себя чувствуешь. Нормально все, спокойно. Ну, как спокойно… Успокаиваешься уже на обратном пути, завывая себе под нос любимую песню, иногда перебрасываясь несколькими словечками с экипажем или даже закуривая трубку. Но внимания ослаблять нельзя ни на мгновение. Ведь рядом могут оказаться ночные истребители «Ме-110», имеющие мощное пушечное вооружение. Один залп – и все, нет тебя. Но этим в основном стрелок занимается.

Идем домой на высоте пятьсот метров. Лавенсари прошли, Сескар. Скоро Кронштадт покажется, а там до дома рукой подать. Но в этот раз получилось совсем не так, как хотелось. Небо над Кронштадтом уже было закрыто облаками, верхняя кромка которых располагалась где-то на уровне километра над морем. Поднявшись выше, летим в сторону Сестрорецка.

А облака все сгущаются и сгущаются, покрывая землю сплошным непроницаемым покрывалом. В другой обстановке уместно было бы полюбоваться столь завораживающим зрелищем… Но при одной лишь мысли о предстоящей посадке по спине пробегает холодок. Уцелеть в бою и разбиться, почти добравшись домой… «Нет! – успокаиваю сам себя, – все будет

хорошо!»

– Мы на месте, – говорит штурман, и буквально через несколько мгновений я убеждаюсь в его правоте, увидев на темно-серой поверхности облаков яркое пятно. Это светит прожектор, обозначающий район нашего, ставшего за это время родным, аэродрома. Саша с блеском выполнил свою задачу, теперь дело за мной.

– Я – «двойка». Как погода? – запрашиваю «землю».

– Плохо, – отвечает дежурный, – нижняя кромка облаков на уровне пятидесяти метров.

Да, высота, скажем прямо, небольшая, но местность вокруг аэродрома, лишенная каких-либо возвышенностей, еще позволяет осуществить посадку даже в таких условиях. При более низкой облачности опускаться уже опасно, можно за деревья зацепиться.

Пробиться сквозь облака… Сказать, что это очень непростое и опасное дело, – значит не сказать ничего. Здесь права на ошибку нет и не может быть. Ведь даже точное знание высоты нижней кромки, что бывает весьма редко, совершенно не гарантирует удачи – показания наших высотомеров сильно зависят от атмосферного давления, поэтому всецело положиться на них невозможно. Да и погодные условия могут радикально измениться даже за очень небольшой промежуток времени, а уж тем более за три часа после взлета, поэтому единственное, что остается, – метр за метром прогрызать облачность в надежде установить визуальный контакт с землей.

«Ну, с богом!» – подумал я, погружаясь в облака. Опускаюсь ниже, ниже, еще ниже, в кабине становится все темнее и темнее, а противный «дымок» все так же лижет стекла кабины, полностью закрывая обзор. Мельком бросаю взгляд на авиагоризонт, проверяя пространственную ориентацию самолета, затем на высотомер. Все нормально, запас еще есть. Продолжаю снижение.

Наконец начинают проступать неясные контуры деревьев, и вскоре мне удалось, сориентировавшись на местности, выйти к аэродрому. И когда до посадки оставалось совсем немного, прямо по курсу, на взлетно-посадочной полосе, вспыхнул огонь. Пришлось уходить на второй круг, после которого стало окончательно ясно: сесть дома не получится. Ладно, не беда, пойдем на восток, в Новую Ладогу…

…Первым из-за отказа прибора скорости незадолго после взлета вернулся экипаж Коли Соловьева. Затем, выполнив задание, стали приходить остальные. Предпоследним садился экипаж капитана Константюка. Но туман сыграл с ним злую шутку, и комэск, внезапно утратив видимость, зацепился за деревья. Машина камнем рухнула на землю и загорелась.

Штурман Петр Кошелев сумел спастись сам и вытащить из огня своего тяжело раненного командира…

Но Новая Ладога также оказалась закрыта туманом. Вдобавок местная ПВО, классифицировав наш самолет как вражеский, открыла по нам довольно плотный зенитный огонь. Так что пришлось убираться оттуда, чтоб чего не вышло. В Сеще и в Тихвине погодные условия оказались еще хуже, чем у нас, поэтому извечный русский вопрос «что делать?» встал с предельной остротой, требуя моментального принятия решения.

Взяли курс на Москву, набрали высоту две тысячи метров и потопали. Луна светит, облака проплывают под крыльями. Кажется, конца и края этому не будет…

– Командир! Сколько топлива осталось? – интересуется Саша.

– Полчаса у нас есть гарантированно, – отвечаю. – 1-й и 2-й баки выработаны, остались 3-й и 4-й, и то не полные. Ну, в лучшем случае минут сорок. Если не распогодится, будем прыгать.

– Допустим, – вслух размышляет штурман, – мы с радистом где-то рядом приземлимся. Вместе не пропадем. А ты как же?

«Действительно. Пока я двигатели выключу да винт во флюгер переведу, чтоб насмерть не зарубило, когда из кабины вылазить буду… или машину переверну вверх ногами, тогда меня само выбросит… Но все эти действия требуют времени, за которое меня отнесет от экипажа километров на десять. Мы и не найдемся».

Внезапно в памяти, как призрак прошлого, всплыло неприятное воспоминание об инциденте в Бузулуке, когда я, чудом не разбив свой самолет, терзался в ожидании трибунала. Вновь, как и тогда, знакомый холодок под кожей… и ужасное чувство обреченности. Нет, этого больше не повторится!

– Будем снижаться и искать место для посадки, – объявляю экипажу свое окончательное решение.

Приходится вновь пробивать облака. Но теперь все гораздо сложнее, ведь я не знаю ни характера местности, ни высоты нижней кромки. Поэтому приходится быть вдвойне осторожным, как в известной карточной игре, в которой «перебор» гораздо хуже, чем «недобор». Только на этот раз на кону стоят жизни трех человек и абсолютно исправная боевая машина, столь дефицитная в то время.

Но, видимо, погода устала издеваться над нами, поэтому на высоте около трехсот метров моему взору открылась опушка леса, поблизости от которой расположились две небольшие деревеньки и, самое главное, чистое-чистое поле, покрытое снегом… Снизился до двадцати метров, включил фары и пару раз

прошелся над ним, внимательно отыскивая малейшие признаки спрятавшихся под снежным одеялом деревьев, кустов или небольших холмиков, способных помешать вынужденной посадке.

Слава богу, «аэродром» находился в пригодном состоянии, поэтому я, не теряя драгоценного времени, сделал круг, чтобы зайти с самой выгодной стороны, обеспечивавшей моему самолету максимальный пробег.

Что интересно, в этот момент я почти не нервничал. Внимание было настолько занято, что ресурсов для каких-либо эмоций практически не оставалось. Я работал спокойно и методично, как будто посадка на живот являлась для меня самым обычным делом, поэтому соприкосновение «брюха» с землей прошло практически незаметно. Даже скорость вначале уменьшилась незначительно.

А вот тут как раз и стало страшно. Самолет ведь несется, как на лыжах, и тормозить что-то пока не собирается. Сперва даже мысль появилась, что на озеро сели. А впереди неумолимо приближается стена соснового леса… Вспомнив советы бывалых летчиков, уперся ногами в приборную доску, чтобы не разбиться о нее при возможном столкновении… Но нам повезло и в этот раз, и машина, замедляясь все быстрее и быстрее, замерла, напоследок слегка качнув крыльями.

Выскочили из самолета вне себя от радости, расцеловались, сели, закурили у кого что есть. Успокоившись, стали решать, что делать дальше. Время – три часа утра, где мы находимся – неизвестно. Саша, думая, что мы сейчас прыгать будем, последние двадцать минут вообще не следил за картой, так что пришлось, оставив стрелка-радиста охранять самолет, идти к ближайшей хате, чтобы уточнить наши координаты. Вот тут-то пригодились имевшиеся на борту лыжи и навыки пользования ими, оставшиеся еще со школьных времен.

– Саша, иди стучи, а я за углом постою, – сказал я, когда мы добрались к заметенному снегом домику.

– А чего я пойду? Давай ты.

– Нет. Я же командир, – стараюсь произнести это самым серьезным тоном, но смех все-таки прорывается наружу. – Ладно, пошли.

На всякий случай достав пистолеты, стучим в дверь. Тишина в ответ. Стучим еще громче – по-прежнему никто не отзывается. Словно нет никого в доме. Но жилище это не производит впечатление заброшенного…

Ладно, идем к соседней, совсем маленькой хатенке. Почти сразу же в окошке показался огонек зажженной коптилочки, а затем показалось настороженное женское лицо. Объяснив ей, кто

мы, спросили, где находимся. Название этой самой деревеньки нам ничего не сказало, поэтому пришлось задавать дополнительные уточняющие вопросы:

– Какой здесь город поблизости?

– Лихославль, километрах в тридцати отсюда.

А поскольку хозяйка все еще не прониклась к нам должным доверием, разговор так и продолжался через закрытое окно. Да и голос у нее был весьма тихий, вот и послышался нам Ярославль. «Не может быть! – оторопев от неожиданности, переглядываемся со штурманом. – Мы же не туда летели!»

– Здесь карелы живут, – непонятно зачем сказала женщина… Деревушка действительно была населена карелами, но об этом мы узнали немного позже… Ее слова окончательно сбили нас с толку. «Не могли же мы так ошибиться… Ну, ладно еще Ярославль, а то ведь совсем не в ту сторону, на север»… Сашка виновато опустил глаза, не в силах вымолвить ни слова. «Да и я, – думаю, – хорош, с компасом не смог сладить».

– Большой город с железной дорогой имеется? – как утопающий, цепляюсь за последнюю соломинку.

– Калинин, – отвечает хозяйка. «Слава богу, не так уж у нас и плохо с навигацией».

– Немцы в деревне есть?

– Нет. Проходите в дом, ребята.

Ну что же, не грех воспользоваться столь неожиданным гостеприимством. Внутри – типичная картина тех тяжелых лет – измученная, рано состарившаяся женщина, как оказалось, ненамного старше меня, муж на фронте, испуганные детишки за печкой плачут…

– Руки вверх! – неожиданно раздался сзади взволнованный, но от этого не менее решительный, мужской голос.

Медленно повернулись, смотрим: мужик лет пятидесяти стоит в наспех наброшенном на плечи тулупе, направляя в нашу сторону старенькую берданку. Оказалось, мы сначала в его дом стучались. Так он тихо сидел, выжидал, пока уйдем, затем ружьишко свое ржавое достал – и за нами.

– Мы русские, свои!

– Документы давай! – строго требует он. А у нас ведь и предъявить ему нечего, мы же никогда в полет документы не брали.

– Вон там, на поле, – говорю, – лежит самолет со звездами. Наш… – В общем, с горем пополам нашли общий язык, договорились, чтобы детей туда не пускали. Иначе все разберут на запчасти, не успеешь оглянуться…

Выходим из хаты, вдруг – выстрелы. Один, второй, третий… с

интервалом в полминуты, и каждый раз все ближе к нам. Залегли втроем, ждем – а вдруг немцы? Минут через пять появляются младший лейтенант и девушка-солдат с винтовкой. Оказывается, совсем рядом, в километре от этой деревни, находился полевой аэродром. Там увидели, как мы крутились, выбирая место для посадки. Пока костры зажигали, нас уже нет. Сделай я еще один круг – сели бы у них без каких-либо проблем.

Пошли мы с этим младшим лейтенантом, составили телеграмму в полк. «Ждите, – говорят, – к вечеру будет ответ». Приходит вечер – ничего. На следующий день – то же самое. Пришлось выпрашивать у председателя местного колхоза кобылу, чтобы добраться до комендатуры, и справку, подтверждающую, что самолет наш действительно находится в районе вверенной ему деревни и мы действительно являемся советскими летчиками. Комендант, проникшись нашим положением, выписал нам харчей на целую неделю. Новая петиция в полк была тут же отправлена из находившегося неподалеку здания почты.

Тем временем председатель определил нас к другой женщине, имевшей ощутимо большую жилплощадь.

– Ребята, – от всей души сокрушалась она, – у меня картошка есть, капуста да огурцы соленые. Больше ничего. И своих пацанов двое… Чем же вас кормить-то, не знаю…

– Спасибо, мать, у нас свой паек имеется. Поделимся!

Пошли к «Бостону», прихватив две пустые бутылки, наполнили их американским спиртом из антиобледенительной системы. Там его, по-моему, литров шестьдесят было… Мы его тогда впервые попробовали – гадость редкостная! Ликер-шасси, он хоть приятный, с глицерином. А «Рузвельт» этот, так мы его называли… Вонючий такой… Наливаешь граммов пятьдесят зелья, добавляешь воды – оно белым становится, как молоко. Нос пальцами зажал, иначе – никак, выпиваешь залпом. Полчаса спустя глаза красные становятся, как у судака, и наружу вылазят… Ходишь, как дурак, шатаешься… ничего не соображаешь… Еще через час – затылок начинает ломить, словно кувалдой туда шарахнули, и в висках стучит. Повторил процедуру – и все… отпустило… Больше «Рузвельт» я никогда не пил…

Неделя к концу подошла, ответа как не было, так и нет. И паек закончился. «Наверное, – решили мы, – в полку нас уже похоронили». Вновь ранним утром едем к коменданту. На этот раз отозвались в тот же вечер: «Уточните, какая конкретно нужна помощь по самолету». Мы отвечаем: «Два винта погнуты, незначительные вмятины на фюзеляже. Местность позволяет взлететь». На следующий день приходит телеграмма: «Ждите. Выезжает группа. Техник звена со специалистами». Приехали они,

привезли с собой запас провизии на всех и, конечно, бидон чистого спирта. Мы тогда целый пир устроили.

Два следующих дня ушло на то, чтобы, используя найденный в деревне ржавый подъемник, поднять самолет и поставить его на свои «ноги», то есть шасси. К этому времени пришел поезд с двумя новенькими винтами. Затем с помощью местного населения расчистили узенькую полоску метров на пятьсот и перелетели оттуда в Калинин. И, что интересно, не успели мы зарулить на отведенное для нас место, оба двигателя практически одновременно встали – бензин кончился…

Так мне удалось спасти самолет, тем самым несколько подняв свой авторитет в глазах товарищей. Но, честно сказать, будь я лет на пятнадцать постарше, скорее всего, ни за что бы не стал садиться на «брюхо» на заснеженную незнакомую местность. Это же чистое везение, что земля ровная оказалась, а если бы под снегом пни были… или еще что-нибудь в этом роде…

Но как бы то ни было, история с вынужденной посадкой окончилась для меня хорошо, и, совершив несложный перелет из Калинина, мой самолет приземлился на своем аэродроме. Наконец-то мы дома. Доложив командиру о своем прибытии, направляемся в казарму. Радостно встретила своих «блудных сыновей» фронтовая семья. Стоило лишь войти в родной эскадрильский домик, как тут же зазвучал веселый смех и местные острословы, как водится, начали на все лады склонять наш экипаж.

– Вам бы топлива побольше, наверное, в Сибирь улетели бы! – поприветствовал меня сидевший на стуле Коля Шарыгин. На его лице сияла радостная улыбка.

Как приятно все-таки вновь попасть домой… Странное дело, всего лишь две недели отсутствия, а чувство такое, как будто блуждал где-то целый год. Сердце переполнилось счастьем, и мне вдруг захотелось рассказать своим товарищам о том, как я рад видеть их вновь и как все эти дни чувствовал себя не в своей тарелке, находясь вдали от дома…

– Миша, – заговорщицки улыбнулся только что вошедший Коля Соловьев, – к тебе пришли…

Эта новость моментально вытеснила из сознания все предыдущие мысли, и я, расталкивая стоявших на моем пути друзей, понесся к двери… Предчувствие не обмануло меня – это была моя Маша, самый дорогой для меня человек на свете…

И вот я стою, нежно сжимая в своих руках ее тоненькие пальчики. Слова, готовые сорваться с губ, словно застряли в горле. Но в них нет особой надобности, все понятно и так. Стою и жадно смотрю на нее, словно мы не виделись целую вечность.

«Какая ты у меня красивая!» Но Маша как будто окаменела и, неуклюже попытавшись улыбнуться, тут же отвела взгляд в сторону, но скрыть заблестевшие в уголках глаз слезы ей все-таки не удалось.

– Не плачь, все хорошо, – неуверенно прозвучали слова утешения, – я вернулся, живой и невредимый…

В это мгновение я, как никогда ясно, понял, насколько тяжелая доля досталась нашим любимым… Ждать, умоляя небо пощадить своего единственного, надеяться на его возвращение, зная о том, сколько таких же молодых ребят сложило головы на этой войне, жить, понимая, что каждая встреча может стать последней. Такого и врагу не пожелаешь…

…В тот же вечер друзья рассказали мне, что за время моего отсутствия Маша каждый день приходила к ним в надежде узнать хоть какие-нибудь подробности обо мне. Они утешали ее, как могли, говорили, что я уже дал о себе знать, что несколько часов назад вылетели техники, которые поставят на ноги мой самолет… «Он не ранен? С ним все в порядке?» – несколько раз переспрашивала она и, несмотря на полученные обнадеживающие ответы, все равно не находила себе места от волнения…

– До Нового года всего ничего осталось, – сказала Маша, немного успокоившись, – сможешь вырваться? – Ее голос немного подрагивал…

К сожалению, я не мог дать утвердительного ответа, ведь, будучи военным, не принадлежал себе…

Хорошо, что судьба, которая, как известно, никогда не прочь подшутить над людьми, постоянно подбрасывая им свои неожиданные сюрпризы, на этот раз преподнесла нам роскошный подарок, устроив все наилучшим образом. Во-первых, командование приняло решение в новогоднюю ночь боевых вылетов не планировать.

А во-вторых, мои закадычные друзья, Шарыгин и Соловьев, также нашли свои половинки в нашем клубе, и, удивительное совпадение, обе девушки оказались Машиными подругами. Свободная квартира одной из них как нельзя лучше подходила для организации праздника, и после недолгого совещания Новый 1944 год было решено встречать вшестером. Правда, утром 1 января мы были обязаны явиться к месту прохождения службы, но это никак не могло испортить нам настроения.

Праздничный стол, организацию которого мы полностью взяли на себя, был весьма скромным. Из спиртных напитков удалось приобрести лишь две бутылки водки, стоимость каждой из которых практически идеально совпадала с месячным денежным довольствием летного состава. А если учесть, что

практически все деньги были переадресованы родным, находившимся в глубоком тылу, приходится удивляться тому, что мы все-таки смогли наскрести необходимую сумму.

В плане закуски здорово выручил бортпаек, который каждый экипаж получал перед боевым заданием. В него входили американские консервы и столь драгоценный в те годы шоколад, достать хотя бы плиточку которого считалось величайшим везением. Обычно по возвращении бортпаек тут же отдавали техникам, но в этот раз мы распорядились им в своих личных интересах.

Ровно в назначенное время наша неразлучная тройка «мушкетеров» входила в двери гостеприимной ленинградской квартиры. В первые же секунды бросились в глаза пустые дверные проемы, голый пол, некогда прикрытый аккуратными прямоугольничками паркета, сложенные в углах комнаты свертки с нехитрым домашним скарбом, ранее занимавшим свои законные места на полках исчезнувших шкафов… Лишь чудом уцелевший стол да несколько разнокалиберных стульев, видимо, позаимствованных у соседей.

Сердце моментально пронзила боль. Я вспомнил, как Маша рассказывала мне о том, что еще в первую блокадную зиму все, что только могло гореть, было брошено в прожорливое чрево буржуйки. Словно перенесясь во времени на два года назад, я представил себе изможденную девчушку, прячущуюся от пронизывающего насквозь холода в старенькое пальто. Она сидит и с отчаянием наблюдает, как догорают последние обломки книжного шкафа. Осталось лишь немного паркета, но этого хватит лишь на неделю… А на улице все так же равнодушно завывает ледяной январский ветер, предрекая скорую неизбежную смерть… «Враг должен ответить за все!» – с ненавистью подумал я.

Видимо, следы внутренних переживаний явно читались на моем лице, по крайней мере, Маша смогла без особых затруднений сделать это. Она как будто невзначай подошла ко мне и незаметно для остальных погладила мой судорожно сжатый кулак. Это ласковое прикосновение вернуло меня в сегодняшний день, в котором меня ожидало беззаботное веселье в обществе любимой девушки и хороших друзей.

Молодость и свойственный ей безграничный оптимизм вскоре наполнили комнату праздничными тостами, шутками и смехом. Старенький патефон и несколько еще довоенных пластинок оказались как нельзя кстати. Пару раз я поймал себя на мысли о том, что совершенно забыл о войне и обо всем, связанном с ней, мысленно поблагодарив судьбу за эти

прекрасные мгновения…

А на следующий день мы вновь погрузились в привычный водоворот полковых забот. Мне пришлось особенно трудно, ведь мой самолет отправили в Комендантское для переоборудования. Таким образом, я вновь оказался безлошадным, тут же перейдя в разряд бессменных дежурных по аэродрому. Лишь иногда мне планировали непродолжительные полеты для поддержания в форме моих летных навыков. И так продолжалось бесконечно долгих две с половиной недели. Тоска, да и только.

Начало 44-го

Как я уже упоминал ранее, суть перекомпоновки самолета сводилась к оборудованию рабочего места штурмана там, где ему обеспечивалось наибольшее удобство работы, – в носовой части кабины. Благодаря этому в отсеке стрелка-радиста появилось свободное пространство, пригодное для размещения нового члена экипажа – воздушного стрелка, на которого возлагалась задача прикрытия нижней полусферы от вражеских истребителей.

Честно признаться, особой необходимости в нем мы не видели, ведь практически все время летали на малых высотах, не позволявших истребителям подобраться к нам снизу. А в сложных метеоусловиях и уж тем более ночью стрелок превращался в бесполезного пассажира, поэтому, по согласованию с командиром, его брали с собой только в дневное время, иными словами, очень редко.

Так в моем экипаже появился воздушный стрелок Китаев, высокий худощавый восемнадцатилетний парнишка. Однажды я очень торопился в столовую и поручил ему чистку своего пистолета. Перед этим, как положено, вытащил обойму и предусмотрительно проверил наличие патрона в патроннике. Мало ли что может произойти, оружие все-таки боевое. Кстати, после полета стрелки-радисты и воздушные стрелки сразу же сдавали свои пистолеты, а мы со штурманом, будучи офицерами, – нет.

Видимо, Китаеву очень уж хотелось пострелять, а добыть несколько лишних патронов в военное время не составляло никакого труда. Сейчас уже не помню в подробностях, как это произошло, но он умудрился прострелить себе ногу…

Ох и скандал же был… Мне, конечно, изрядно досталось. Все-таки мой подчиненный. А Китаевым вплотную занялся особый отдел, подозревая в этой досадной случайности попытку «самострела»… Хорошо, наш полковой особист снисходительно отнесся к безусому мальчишке, и тот, залечив свою рану, без особых нареканий прослужил в составе моего экипажа до самого конца войны…

Примерно в это самое время, в начале января, Победкин принял решение рекомендовать Шарыгина на должность командира звена, что повлекло за собой своеобразную принудительную «рокировку», в результате которой мы с Колей поменялись штурманами. Эта кадровая перестановка буквально сбила меня с ног, но изменить что-либо было невозможно – армейская дисциплина требовала беспрекословного исполнения

приказа. Я пытался поговорить с Победкиным, но все мои доводы разбивались о его несокрушимую логику – командиру звена требуется более опытный и наилучшим образом подготовленный штурман. Что делать, пришлось подчиниться…

Надо сказать, что такие перемены всегда воспринимаются болезненно авиаторами всех стран и народов. Ведь члены экипажа – это гораздо больше, чем друзья или коллеги, это настоящая семья, делящая поровну и победы, и поражения. А на войне – тем более жизнь и смерть – все общее. По личному опыту могу сказать, что самым сокровенным и важным для себя я всегда делился лишь с товарищами по экипажу.

Именно поэтому такое обычное для других родов войск понятие, как субординация, в авиации почти не прижилось. Летчики и штурманы вообще обращались друг к другу только по именам, а в устах стрелков-радистов слово «командир» звучало скорее как дань уважения, чем требование устава. Смирнова, своего первого боевого штурмана, хоть он был старше меня на целых девять лет и носил звание капитана, я, безусый младший лейтенант, после первого же вылета стал называть Димой. В общем, не зря появилась в армейском обиходе следующая поговорка: «Где начинается авиация, там заканчивается дисциплина».

Иван Бабанов, мой новый штурман, прибыл в полк в августе 43-го и на первых порах производил впечатление несколько нелюдимого человека. В противоположность живому общительному Саше Андрееву, во время всеобщего веселья он предпочитал держаться несколько в стороне, меланхолично растягивая меха своего баяна. На все попытки завести обстоятельную беседу Иван всегда отвечал односложно, больше предпочитая слушать, чем говорить. «Наверное, возраст, – решил я тогда. – О чем ему с нами, пацанами, болтать…»

Но прошло совсем немного времени, некоторый холодок в его сердце растаял, и Иван начал рассказывать о себе, сначала понемногу, затем все больше и больше. Оказалось, родом он из Иваново, знаменитого на всю страну своими ткацкими фабриками. Отслужив положенный срок в рядах Вооруженных сил, Бабанов поступил в Военную школу имени ВЦИК (в наши дни – Московское высшее общевойсковое командное училище), но вернуться в армию после ее окончания молодому офицеру так и не пришлось. Ивана направили в совсем другое ведомство, в котором он довольно быстро стал заместителем начальника ивановской тюрьмы.

Так получилось, что Бабанов, как офицер запаса, периодически призывался на военные сборы, где и освоил азы

работы летнаба (летчика-наблюдателя), что сыграло решающую роль в его дальнейшей судьбе – после начала войны Иван оказался в Саранске, где получил специальность штурмана морской авиации.

Бабанов многое повидал в жизни, и мы, молодежь, с неподдельным интересом слушали его рассказы. Особенно нравились нам истории из жизни бывших подопечных Ивана – воров, грабителей, карманников и прочих уголовников, но с каждым разом он все меньше и меньше хотел говорить на эту тему. Мы, бывало, наседали на него всей гурьбой – расскажи да расскажи… Он поначалу уступал нашему давлению, но в конце концов не выдержал: «Все! Хватит, ребята. Не хочу больше об этом вспоминать!» Ну что ж, на нет и суда нет. Больше к Бабанову с подобными просьбами никто не приставал.

Но вот отделаться от желающих послушать его игру на баяне было просто невозможно. «Давай, Иванушка, растяни меха!» – шутливо требовали товарищи. Правда, он и не пытался сопротивляться. Молча садился и степенно брал в руки свой инструмент…

Надо сказать, нелегко сходился с людьми Бабанов, может быть, сказывался опыт предыдущей работы, заставлявший относиться к окружающим с определенной подозрительностью, но после пары-тройки боевых вылетов мы быстро нашли с ним общий язык и стали настоящими друзьями. И неудивительно, ведь лучший способ узнать человека получше – оказаться с ним в одной упряжке в условиях смертельной опасности. Сразу становится ясно, кто есть кто.

Пусть Бабанов поначалу и не имел большого штурманского опыта, но свойственные ему вдумчивость, усидчивость и живой ум, помноженные на огромное трудолюбие, сделали свое дело, позволив Ивану занять достойное место среди своих коллег-штурманов. За те месяцы, что мы летали с ним, не было ни одного такого случая, чтобы Бабанов привел наш самолет не туда, куда требовалось.

Все это выяснится несколько позже, а тогда, в первые январские недели, погода окончательно повернулась к нам спиной, не позволяя выйти на просторы Балтики. Резкий порывистый ветер, сплошная пелена облаков, нижняя кромка которых, казалось, вплотную прижимается к земле… Пришлось прекратить даже тренировочные полеты.

Экипаж. Слева направо: штурман Иван Бабанов, пилот Михаил Шишков, стрелок-радист Иван Двойнишников, воздушный стрелок Китаев. Ленинград, аэродром Каменка

Но наше вынужденное бездействие никоим образом не устраивало командование, и на рассвете 13 января был получен приказ – отправить опытный экипаж на разведку погоды. Выбор пал на Юрия Бунимовича, одного из самых уважаемых летчиков полка. Несколько других экипажей, в том числе и мой, должны были находиться в боевой готовности. Если Юрий даст радиограмму о благоприятных погодных условиях над Балтийским морем, мы тут же запускаем моторы и вылетаем по его следам.

Но погода и в этот раз не захотела пойти нам навстречу, и, получив соответствующее донесение, Борзов, чертыхнувшись, отпустил всех на отдых. На КП остался лишь мой экипаж, находившийся в тот день на дежурстве.

Прошло три-четыре часа, и аэродром стало затягивать туманом. Видимость упала до минимума. Тут же вспомнилось, как я лишь чудом пришел домой в подобных условиях. «Тяжело придется сегодня Юрию, – промелькнула мысль, – но он гораздо опытнее, справится». К тому же совсем недавно в тех же самых погодных условиях на нашем аэродроме приземлились несколько «Ли-2» из дальней бомбардировочной авиации, экипажи которых

состояли исключительно из девушек. Посадка прошла без сучка и задоринки, как будто все происходило солнечным днем при отличной видимости, но мы-то не понаслышке знали, что стоит за этой внешней легкостью, и поэтому, будучи не в силах сдержать свои эмоции, шумно выражали свое восхищение. «Юрий ничем не хуже владеет своим самолетом», – подумал я, но на душе все равно было неспокойно.

И вот наконец около 22:00 послышался рев моторов приближавшегося самолета. Это возвращался Бунимович. Все находившиеся в штабной землянке моментально выскочили на улицу, чтобы понаблюдать за его посадкой. Тут же включились посадочные прожекторы, залив полосу ярким белым светом. Пройдя над аэродромом, Юрий пошел на круг. «Сейчас он должен сделать первый разворот, – как и все остальные я нервно поглядывал на часы, – второй… третий… четвертый…»

Точно в назначенное время гул моторов вновь начал нарастать, и вскоре мы увидели красный посадочный огонек, стремительно приближавшийся к началу полосы. «Молодец, Юрий!» – отлегло от сердца… И вдруг… оглушительный грохот, огненная вспышка… и тишина… мертвая, зловещая…

Несколько секунд мы стояли как вкопанные, будучи не в силах поверить в реальность только что произошедшей на наших глазах трагедии, затем стремглав бросились бежать к месту падения самолета. Обгоняя нас, пронесся полковой «ЗИЛ» с дежурными медиками на борту… Но наши надежды оказались напрасными, и весь экипаж – пилот Ю. Э. Бунимович, штурман В. В. Данилов, стрелок-радист В. П. Кудрявцев и воздушный стрелок Д. К. Подлеонов – погиб в огне сгоревшей машины, рухнувшей не более чем в трехстах метрах до начала посадочной полосы…

Причина этой катастрофы так и осталась неизвестной. Ведь в то время не проводили таких подробных и тщательных расследований, как это происходит сейчас. Рискну высказать собственное предположение: для того чтобы лучше привязаться к наземным ориентирам, Бунимович слишком прибрал обороты, и самолет, потерявший скорость, не простил ему этой роковой ошибки. Так, за неделю до награждения Звездой Героя Советского Союза, погиб один из самых результативных балтийских торпедоносцев. В очередной раз небо преподало нам свой жестокий урок, со всем возможным цинизмом показав: до Победы еще слишком далеко, а значит, многие из нас не смогут увидеть ее своими глазами…

Ушедший 1943 год стал годом грандиозных успехов Советской Армии, сообщения о которых, передаваемые по радио и зачитываемые политработниками, мы встречали с неописуемой

радостью. Курская битва, окончившаяся нашим контрнаступлением, стала последней попыткой немецкого командования одержать крупную стратегическую победу в войне с Советским Союзом. Советские войска уверенно и неудержимо двинулись на запад. 23 августа был освобожден Харьков, 16 сентября – Новороссийск, 25 сентября – Смоленск, а 6 ноября – столица Украины Киев.

Но на Ленинградском направлении линия фронта все так же оставалась на прежнем месте. Поняв, что взять Северную столицу не получится, немцы направили свои усилия на удержание уже занятых ими позиций, служивших основой северного крыла Восточного фронта. От Ленинграда до Новгорода протянулась глубоко эшелонированная оборонительная линия, получившая название Северный вал. С ее помощью враг рассчитывал осуществить сухопутное прикрытие занятых им военно-морских баз Прибалтики.

Не надо было быть военным человеком, чтобы понимать: пришло время прогнать немцев от стен Ленинграда. В свободное от полетов время мы довольно часто и горячо спорили на эту тему, в итоге сойдясь на том, что наше решающее наступление начнется в ближайшее время. Тем не менее когда 14 января нас срочно собрали на КП и Борзов, не скрывая радости, объявил: «Сегодня утром войска Ленинградского фронта после массированной артподготовки вклинились в первую полосу обороны противника», – мы были весьма удивлены. Не ожидали, что наши предсказания сбудутся с такой точностью.

Конечно, счастье было… Особенно радовались наши товарищи-ленинградцы. На щеках некоторых из них заблестели слезы. И мы не удивлялись этому – слишком много пришлось пережить им и их близким за два с лишним года. Никогда раньше я не видел, как плачут закаленные в боях воины, и их суровые, обожженные войной лица, на которых внезапно проявились изо всех сил скрываемые и подавляемые волей истинные чувства, тронули меня до глубины души.

Но непроглядный туман, день ото дня становившийся все плотнее и плотнее, намертво приковал нас к земле. Летчики, штурманы, стрелки-радисты, целыми днями толпившиеся у КП в ожидании боевого задания, были молчаливы и невеселы. Каждый знал, как тяжело приходится сейчас пехотинцам, метр за метром вгрызающимся в хитросплетения вражеской обороны. Преодолевая пристрелянную до последней кочки нейтральную полосу, наши солдаты несут огромные потери. Вот бы сейчас обрушить на немцев всю мощь нашего бомбового вооружения… Но нельзя… Туман…

Наконец к вечеру 16 января погода устала испытывать наше терпение. Подул свежий ветер, и туман, скрывавший своей пеленой прекрасное звездное небо, довольно быстро рассеялся. Словно предчувствуя это, командир еще несколько часов назад отдал приказ готовиться к выполнению боевого задания.

В этот раз нам предстояло всеми силами полка в течение темного времени суток наносить постоянные удары по городу Ропше – опорному пункту немецкой обороны. Непрерывность воздействия на цель можно было обеспечить лишь одним способом – атаковать ее одиночными самолетами, идущими друг за другом с интервалом в пять минут. Очень четкая и слаженная работа требуется от техников и вооруженцев. Да и организация полетов тоже должна быть на высоте. Малейшая несогласованность – и все летит под откос.

Первым взлетает опытнейший Павел Колесник. Его самолет загружен светящими авиабомбами – САБами. Задача перед Павлом стоит самая ответственная – найти цель и точно сбросить над ней свой груз. САБы, медленно опускающиеся на парашютах, прекрасно освещают местность, обеспечивая прицеливание идущим сзади экипажам. В руках Павла ни много ни мало весь успех задуманной операции. Именно поэтому Борзов и выбрал Колесника. Знал – он никогда не подведет.

Сижу в кабине и под аккомпанемент ревущих моторов ожидаю своей очереди на взлет.

– Командир! Осталась одна минута! – напоминает Иван Бабанов.

– Понял. – Я, конечно, и сам с предельным вниманием сопровождал глазами минутную стрелку своих часов, но, как говорится, одна голова хорошо, а две – еще лучше…

Дойти до Кронштадта не составило особого труда. Этот участок маршрута мы уже освоили в совершенстве. Вижу тонкий луч прожектора, показывающий нам точное направление на цель. Остальное – дело техники. Держи заданный курс и следи за временем.

А вот и цель. О ее близости безошибочно свидетельствуют уже знакомые нам разрывы зенитных снарядов. И хотя мы идем достаточно высоко, около трех с половиной тысяч метров над землей, они вспыхивают достаточно близко, заставляя не на шутку опасаться за свою жизнь. Но маневрировать уже нельзя – самолет замер на боевом курсе. Словно щупальца гигантского осьминога, шарят по небу лучи зенитных прожекторов, стремящиеся сжать мою машину в своих смертельных объятиях. Только бы не попасться… Только бы не попасться…

Честно сказать, та ночь не потребовала от нас высшего

мастерства прицеливания. Дело в том, что земля, освещенная лунным светом, просматривалась практически идеально. Да и к моменту нашего появления по цели уже успешно отработали наши более опытные товарищи, шедшие впереди. Пожары, полыхавшие внизу, стали для нас прекрасными ориентирами. Кинул по ним две «пятисотки» и тут же привычным правым разворотом со снижением положил машину на обратный курс…

Возвращаюсь на свой аэродром точно по графику, часа через полтора после взлета. Пока вооруженцы подвешивают к моему самолету новые «пятисотки», экипаж может перевести дух. Садимся на скамейку рядом с КП, закуриваем…

Второй и третий вылеты практически не отличались от первого. Та же цель, тот же маршрут, те же зенитки и прожектора. Один за другим, четко в определенное время появляются над Ропшей наши самолеты, сбрасывая на врага свой смертельный груз. Кажется, там, на земле, живого места остаться не должно… Но враг все равно огрызается…

Четвертый заход на цель как-то сразу не сложился. Первые же разрывы вспыхнули в пугающей близости от моего самолета, находившегося как раз на боевом курсе. Огненные свечи, извиваясь, заплясали вокруг. Одна из них пронеслась почти перед самым носом, и я рефлекторно сунул вперед правую ногу, уводя боевую машину в сторону от опасности.

– Держи курс! – резко крикнул штурман.

Но вернуться назад мне уже не довелось – почти в то же самое мгновение машина вздрогнула от неожиданного сильного удара, левое крыло тут же заметно «потяжелело», потянув самолет в разворот. «Левого мотора нет!» – почувствовал я и тут же, отключив подачу к нему топлива, перевел винт во флюгерное положение. Практически одновременно Иван избавился от бомб. Конечно, никакой речи о точном попадании в цель уже не шло – надо было спасаться самим.

А враг никак не хотел отпускать наш самолет, и зенитные снаряды продолжали рваться неподалеку. Но все-таки мне удалось выскочить из опасной зоны и встать на обратный курс. Заметно поубавившая резвости машина идет довольно неплохо, не заставляя меня прикладывать особые усилия к штурвалу. Но перспектива лететь на одном моторе над морем, да еще и ночью, весьма угнетает. «Может быть, воспользоваться гостеприимством штурмовиков?» – Эта мысль с каждым мгновением начинает нравиться мне все больше и больше.

– Штурман, летим в сторону Петергофа, будем садиться там.

– Хорошо, командир, – спокойно ответил Иван. Интересно, что, в отличие от полетов над морем, где любая кажущаяся

неисправность вызывает серьезные опасения, здесь, над сушей, даже с одним замершим двигателем я не особо волновался. Ни на мгновение не покидала меня уверенность в том, что для меня и моего экипажа все закончится хорошо. Так, собственно, оно и произошло.

Найти место расположения «горбатых» (так из-за характерной формы кабины называли на фронте штурмовики «Ил-2») оказалось совсем несложно. Не зря мы часами корпели не только над морскими картами, но и над сухопутными, внимательно изучая расположение и особенности каждого полевого аэродрома.

Сразу же запросили посадку, дав соответствующий сигнал осветительной ракетой. Ждать пришлось недолго, и немного погодя полоса загорелась огнями. Значит, нас готовы принять. При заходе на незнакомый аэродром всегда немного мандражируешь, особенно если с самолетом не все в порядке. Тем не менее машина коснулась земли именно там, где и требовалось. А вот вписаться в прокрустово ложе короткой полосы, не предназначенной для наших тяжелых самолетов, оказалось не так-то просто. Здесь весомым подспорьем оказалось наличие на «Бостоне» переднего опорного колеса, предохранявшего самолет от капотирования при активном использовании тормозов.

Повреждения, как я и предполагал, оказались довольно серьезными – прямое попадание снаряда полностью разбило два цилиндра левого двигателя. Кроме того, осколки изрядно посекли мотогондолу и часть центроплана, примыкающую к ней.

Местные командиры приняли нас радушно, обеспечив нам связь со своим полком и обустроив нас в землянке со всеми возможными фронтовыми удобствами. Правда, многого изрядно уставшему экипажу и не требовалось – доложить командиру о ситуации, в которой оказались, и тут же завалиться спать. Ничего другого совершенно не хотелось. На второй день нашего пребывания «в гостях» прилетел «Ли-2», доставивший новый мотор и техников. Работали они быстро, и уже следующим утром мы вернулись на свой аэродром…

Как я узнал немного позже, экипажи 1-го Гвардейского успешно справились с боевым заданием. После того как 19 января наши войска взяли Ропшу, туда сразу же выехала комиссия, которая должна была установить эффективность нанесенных бомбовых ударов. Контролеры остались довольны нашей работой – вражеские укрепления были почти полностью уничтожены, а одна «пятисотка» разворотила командный пункт немецкой дивизии. Именно после этого был подписан Указ о награждении 1-го Гвардейского МТАП орденом Красного Знамени, о котором нам объявили 23 февраля, в День Советской Армии…

Тем временем погодные условия вновь ухудшились, существенно снизив интенсивность крейсерских полетов. Эта вынужденная пауза в боевой работе давала отличный шанс использовать ее для тренировок. Дело в том, что ни один из экипажей, влившихся в состав полка летом 43-го, так и не смог добиться успеха в торпедных атаках. Основная причина этого довольно проста: все мы еще не научились правильно определять расстояние до неприятельского судна. В абсолютном большинстве случаев торпеды сбрасывались слишком рано, что давало возможность врагу выйти из-под удара.

Идеальным вариантом было бы попрактиковаться, «атакуя» наши корабли, сыгравшие бы для такого случая роль движущейся мишени, но это не представлялось возможным. Единственное, что оставалось, – своими силами соорудить макет судна и таскать его по земле. Правда, и здесь не все обстояло гладко. Найти место для импровизированного полигона оказалось весьма проблематично – вокруг одни леса и болота.

Но стоило ударить холодам, болота замерзли, и наше командование не замедлило воспользоваться этим. Силами технического состава из дерева, фанеры и перкаля был сооружен силуэт корабля длиной около пятидесяти метров, который целыми днями таскал по ледяному полигону полковой трактор. Мы заходили на этот макет на малой высоте, как при настоящей торпедной атаке. Конечно, скорость трактора заметно отличалась от скорости судна, идущего в открытом море. Кроме того, правильно зайти на учебную цель очень помогали наземные ориентиры, да и находилась она всего в пятистах метрах от нашего аэродрома. Тем не менее в ходе этих занятий мы немного поднастроили свой глазомер на нужное расстояние.

Взлетали обычно тройками, в составе звена, и, отработав, поворачивали назад. Заодно и попрактиковались в групповых полетах, изрядно подзабытых нами за эти месяцы, что доставило мне несказанное удовольствие.

Ходить строем я любил и умел. Летят единым монолитом три самолета, впереди – командир звена, справа и слева от него – ведомые. Красота, да и только! И чем ближе друг к другу прижимаются крылатые машины, тем больше захватывает дух у наземного наблюдателя. «Сейчас столкнутся!» – с замиранием сердца думает он…

Правда, как бы парадоксально это ни звучало, таким образом гораздо легче удержать строй. Дело в том, что на малой дистанции прекрасно видно малейшее движение рулей самолета ведущего, что дает тебе возможность своевременно отреагировать на него. Но такой «аттракцион» требует соответствующей техники

пилотирования, высокой скорости реакции и, конечно, хорошего самообладания.

Притер свой самолет буквально в пяти метрах от ведущего, так, чтобы различать даже заклепки на командирском фюзеляже. Видишь, как «играет» обшивка на плоскостях его машины. Одна за другой пробегают волны по тонкому дюралевому листу, приклепанному к силовому набору крыла… Это зрелище завораживает и пугает одновременно – кажется, вот сейчас он оторвется, до ниточки раздев самолет…

Но возможность наблюдать все это есть лишь при полете по прямой. Другое дело – поворот. Здесь требуется особое внимание. Ведь если при повороте направо правый ведомый вовремя не успеет убрать газ, уменьшая скорость своего самолета, он неминуемо обгонит своего ведущего. Левый же ведомый, летящий с внешней стороны треугольника звена, наоборот, должен прибавить оборотов, чтобы не отстать. При этом любая оплошность чревата непоправимым…

Один из таких полетов чуть было не закончился для меня трагедией. В тот день с самого утра установилась неплохая, как для зимы, погода. Свежее морозное утро, небольшие облачка, похожие на нечаянные мазки кисти молодого художника. Почти не прекращавшийся последнюю неделю боковой ветер неожиданно утих. Непривычные к подобному авиаторы, выбравшись из автобуса, замерли от удивления. Окружавшее нас белое безмолвие внушало благоговейный трепет, и привычные веселые возгласы и прибаутки словно примерзли к губам даже самых отъявленных шутников и балагуров.

– Самое время полетать строем, – нарушил молчание Победкин. – Шарыгин, пойдешь левым ведомым, Шишков – правым. Остальные – на КП!

Взлетаем друг за другом почти без перерыва и на круге собираемся в строй. Минут через десять мы вновь будем «пристреливаться» к уже знакомому нам «кораблику», а пока наша тройка, почти идеально выдерживая требуемые интервал и дистанцию, проносится над заснеженными соснами.

После того как звено набрало высоту, Победкин дал команду выполнить правый поворот. «Ну что же, вправо так вправо». Спокойными заученными движениями я убрал газ и, введя самолет в крен, потянул штурвал на себя. В этот раз все получилось как никогда хорошо и мой самолет совершенно не изменил своего положения относительно ведущего, словно составлял с ним единое целое.

И вдруг краем глаза замечаю непонятную черную тень, довольно быстро приближающуюся ко мне с левой стороны. От

брошенного на нее взгляда кровь моментально застыла внутри – это Шарыгин, слишком сильно перетянувший штурвал, «идет на таран», совершенно не видя меня…

В этот момент я уже считал себя погибшим и скорее из отчаяния, чем повинуясь инстинкту самосохранения, с силой потянул на себя свою «баранку». Моя машина тут же перешла в набор высоты, уступая дорогу потерявшему осмотрительность товарищу. «Давай, родная, выручай!» – мысленно подгонял я ее.

А Шарыгин, не видя смертельной опасности, продолжал идти прежним курсом. Казалось, столкновение неизбежно… Все зависело от того, успеет ли мой «Бостон» набрать несколько спасительных метров высоты, разминувшись со смертью… Судьбу двух экипажей решали доли секунды…

Раньше мне доводилось читать о том, что в те самые мгновения, когда человек балансирует на грани жизни и смерти, он вспоминает родных и близких, сожалеет о том, что сделал или не сделал, и даже порой переосмысливает всю свою жизнь… Честно сказать, ничего подобного я не испытал. Мое внимание было полностью сфокусировано на происходившем. Все остальное словно перестало существовать…

Вскоре стало ясно: Шарыгин все-таки проскочит спереди-снизу моего самолета. «Неужели вновь повезет…» – я просто не в силах поверить своему счастью… Правда, выйти абсолютно сухим из воды все-таки не удалось – слишком уж близко к моему левому мотору оказалась верхушка его киля… Так что «рубанул» я по ней слегка своим винтом… А в следующее мгновение шарыгинский «Бостон» исчез из поля зрения, скрывшись под моим носом… Внутри у меня все похолодело… Еще бы, своими руками убить друга… Ничего худшего нельзя даже вообразить…

В это самое мгновение мой самолет, изрядно потерявший скорость, начал слегка подрагивать, неуклюже переваливаясь из стороны в сторону. «Я же так и не прибавил газ!» – От этого открытия мне стало не по себе. Еще немного – и машина, утратив управляемость, сухим осенним листом безвольно рухнет на землю… Резким движением бросаю вперед оба сектора газа, одновременно толкнув штурвал от себя. Самолет, прилично «просев», нехотя набирает скорость… Повернув голову направо, вижу два темных удаляющихся силуэта «Бостонов». Слава богу, все живы. Теперь можно и пот со лба вытереть…

Так, не успев даже начаться, завершились сегодняшние полеты. Зато разбор с пристрастием Победкин нам устроил суровый, как никогда. Материл перед всей эскадрильей нещадно и меня, и Шарыгина. Его – за неосмотрительность, меня – за запоздалую реакцию. Стоим, опустив глаза в пол… Неприятно,

конечно, но что делать… Заслужили.

Но долго ругаться командир не мог и закончил свою гневную тираду примирительным:

– Летчиками надо быть, а не черт знает чем… Встать в строй!

В это мгновение мы с Шарыгиным случайно встретились взглядами…

«Виноват, прости, Миша», – прочитал я в его глазах…

«Ничего, сам тоже хорош, чуть хвост тебе не отпилил», – безмолвно отвечаю другу…

Несколько дней спустя, 5 февраля, небо вновь показало нам, чем может окончиться «панибратское» к нему отношение. С утра, как обычно в то время, планировались учебные полеты.

– Экипажи Шарыгина, Шишкова и Соловьева – по самолетам. Ждать моей команды на взлет, – отдал приказ Победкин. – А я пока слетаю, погодку посмотрю. – И, улыбнувшись, направился к своей машине…

Если бы кто-нибудь сказал нам, что мы видим своего командира в последний раз, эти слова были бы восприняты как глупая неуместная шутка…

А Николай уже почти закончил первый круг и на высоте около двухсот метров начал четвертый разворот, намереваясь провести машину точно над взлетно-посадочной полосой. Я, развернувшись в кресле своей кабины, поднял голову, чтобы понаблюдать за ним. И вдруг самолет Победкина резко перевернулся через левое крыло, оказавшись «вверх ногами»… «Перетянул…» – молнией пронеслась догадка… Николай стал быстро терять высоту…

Тем не менее наш командир ни на мгновение не смутился и тут же начал выводить свой «Бостон» в нужное положение. Успеет… Не успеет… Земля ведь все ближе и ближе… Ужасное чувство охватывает тебя, когда видишь, как отчаянно борется за жизнь старший товарищ, а ты ничем не можешь ему помочь. Лишь впившись глазами в маленький самолетик, хорошо заметный на ослепительно-белом небе, беззвучно шевелишь губами: «Давай! Выводи!» И буквально у самой земли, словно вняв нашим мольбам, Победкин перевернул машину… Но не хватило высоты… Самолет плашмя ударился о полосу недалеко от капониров и, прилично пропахав ее, замер… Пожара не было – Николай, почувствовав неизбежность падения, вовремя выключил моторы.

Все это произошло настолько неожиданно, что первые мгновения я так и оставался сидеть в кабине… Затем, судорожно освободившись от привязных ремней, выскочил из самолета и что было сил побежал к разбитой командирской машине. «Может, он

еще жив…» – теплилась робкая надежда… Но, к сожалению, помочь Николаю было уже невозможно – сильным ударом его выбросило из кабины. Пренебрегая требованиями безопасности, Победкин перед вылетом не пристегнулся к креслу… Вместе с ним погиб и весь его экипаж…

В тот день мы были в подавленном настроении. Так нелепо и страшно разбился опытнейший боевой пилот, столь многое повидавший на своем веку, – верить в подобное совершенно не хотелось. Летчики и штурманы большей частью разбрелись по углам казармы. Никаких особых разговоров не велось, все молчали. Лишь отдельные реплики, общий смысл которых сводился к одному: «Как же так… Каких-то ста метров высоты не хватило!» И если незастегнутые ремни еще можно было хоть как-то объяснить, то загадочный переворот самолета в абсолютно простой ситуации никак не укладывался в наших головах.

Но вскоре благодаря всезнающему солдатскому телеграфу стало известно: вчера вечером наш командир и несколько его ближайших товарищей допоздна гуляли со своими подругами. Было на этой вечеринке и спиртное… Тем не менее в то роковое утро никто не заметил в поведении Победкина ничего необычного. Но все знали, что даже небольшая доза алкоголя снижает скорость реакции и ухудшает координацию движений, поэтому после недолгих дискуссий был сделан однозначный вывод – именно вчерашняя вечеринка и погубила Николая Победкина…

…То, что садиться за штурвал самолета даже при легком недомогании совершенно недопустимо, известно даже абсолютно далекому от авиации человеку. Тем не менее мы, фронтовые летчики, зачастую пренебрегали этим правилом. Конечно, если ты, почувствовав себя нехорошо, обратишься к врачу, он освободит тебя от полета, но… война не делает скидок на болезни и прочие сантименты. Любой из нас прекрасно понимал это и прибегал к помощи медицины лишь в самом крайнем случае, ведь прослыть трусом не хотелось никому – утратить уважение боевых друзей было гораздо хуже смерти.

Другое дело – выпивка. Еще в школе пилотов нам рассказывали о том, что даже малая доза алкоголя заметно снижает скорость реакции летчика, провоцируя возникновение аварийной ситуации. Правда, в жизни дело обстояло не так гладко, как в теории. Ведь война – это постоянный стресс, неумолимо подтачивающий психику человека, и здесь без пресловутых ста грамм порой никак невозможно обойтись. Были среди нас и те, кто, несмотря на строжайшие запреты, принимал стакан «огненной воды» непосредственно перед боевым вылетом –

так, по их словам, смелости прибавляется. Я же считал подобное недопустимым и до поры до времени совершенно невозможным для себя…

Но все в жизни, и хорошее и плохое, когда-нибудь происходит впервые. Причем зачастую вероятность того или иного события до самого последнего момента представляется практически равной нулю, особенно когда ты пребываешь в твердой уверенности, что все находится лишь в твоих собственных руках. И надо же такому случиться, что судьба, словно иронизируя над твоими намерениями и планами, порой ставит тебя в такую ситуацию, из которой нет иного выхода, как совершить то, что до поры до времени казалось тебе абсолютно недопустимым…

Однажды, примерно месяц спустя после трагической гибели Николая Победкина, мой экипаж был на дежурстве. Честно признаться, тяжелое это дело – неотлучно находиться возле командного пункта, постоянно пребывая в напряжении. В любой момент может раздаться телефонный звонок из штаба дивизии, приказывающий дежурному экипажу выполнить срочное задание, чаще всего разведку погоды. А поскольку летать «порожняком» на войне не принято, к самолету, в зависимости от решения командования, подвешивались либо мины, либо торпеда. В общем, обычный боевой вылет. Бывало, случалось и обратное – весь день просидишь как на иголках, а никакого приказа так и не получишь.

Первые два-три часа дежурства проходят относительно спокойно. Можно перекинуться с друзьями в картишки или сыграть в шахматы, выйти на улицу покурить в перерывах между партиями, затем, возвратившись на прежнее место, возобновить прерванные занятия.

Но вскоре все развлечения надоедают, и вот тут-то и начинается самое страшное. Пошлют… Или нет… Нет ничего хуже неизвестности. «Какого черта они там медлят! – порой выругаешься в сердцах. – Дали бы уже приказ поскорее, а то нет – тянут жилы». Мысли моих друзей, молчаливо рассевшихся по углам, витают приблизительно в том же районе. Кажется, все пространство вокруг наполняется свинцовой тяжестью… А телефон все еще молчит…

Наступил вечер. Бабанов с Двойнишниковым вышли покурить, оставив меня сидящим за столом. Я тоже был не прочь затянуться сигареткой, но еще больше не хотелось вставать с насиженного места. Неожиданно дверь шумно распахнулась, и в землянку ввалился Гриша Бажанов, штурман эскадрильи, занимавший одновременно должность начальника разведки

полка.

– Все, ребята, отбой, – весело сообщил он. – Никуда сегодня не полетите, – и не дав мне опомниться, поставил на стол поллитровую бутылку чистого медицинского спирта.

Стрелок-радист Иван Двойнишников

Мы тут же раскрыли стоявший у стены бидон, в котором хранился наш бортовой паек, и, пока мои друзья еще не вернулись, начали делить на четверых бутерброды с тушенкой.

– Давай, начнем, – сказал Гриша, разливая спирт. – Твои

придут, продолжим вместе с ними.

Звякнули кружки, и вскоре по телу разлилось приятное тепло. И, как назло, именно в этот момент зазвонил телефон: «Дежурному экипажу явиться в штаб для получения боевого задания!» «Хорошо, что всего лишь два раза причаститься успели…» – подумал я, выбегая на улицу…

– Отправляйтесь на разведку погоды в районе Хельсинки, – к счастью, Борзова на месте не оказалось, поэтому приказ отдает начальник штаба, – заодно и мины туда отвезете…

Штурман садится у большого стола с разложенной на нем картой и начинает записывать в свой блокнот имеющиеся в наличии предположительные данные о ветре, облачности и других погодных условиях в районе цели, предоставленные полковой метеослужбой. В ночных полетах он главный, а я – всего лишь извозчик, понукающий «кобылу» в указанном им направлении. В данной ситуации это как раз кстати – у меня есть прекрасная возможность держаться подальше от начальства, дабы спиртовый дух не выдал меня с головой.

На мою беду, рядом находилась пышущая жаром печка-буржуйка, что вскоре дало о себе знать. Чувствую, земля понемногу начинает покачиваться под ногами, и чем дальше, тем сильнее… Но отойти хотя бы на шаг – значит приблизиться к начальнику штаба. Вот и пришлось мне собирать всю волю в кулак, заставляя размякшее тело замереть без движения. В общем, развезло меня изрядно…

К счастью, постановка боевой задачи не заняла много времени, и вскоре полковой «ЗИЛ» мчал нас к моему «Бостону». Самолет уже стоял расчехленным, мины были подвешены на свои законные места, а техник Пичугин заканчивал предполетный осмотр.

Приняв его доклад о готовности машины к полету, пытаюсь забраться в кабину… И тут со мной приключился довольно неприятный конфуз – ноги неожиданно сильно потяжелели, напрочь отказавшись подчиняться моей воле. Перебросить их в кабину, опершись руками на каркас остекления, оказалось для меня непосильной задачей…

Мало кто способен удержаться от улыбки, наблюдая за неуклюжими телодвижениями толстяка, впервые в жизни познакомившегося с гимнастическими брусьями, и его суетливыми попытками оседлать непокорный снаряд. Скорее всего, в этот момент я мало чем от него отличался и поэтому был весьма доволен тем, что экипаж, занятый своими делами, не имеет возможности наблюдать за моими «упражнениями».

– Командир, – внезапно раздался из-за спины негромкий

голос Пичугина, – не надо тебе лететь…

Я повернулся. Иван стоял передо мной и смотрел на меня своим уставшим взглядом.

– Не советую… – еще раз предостерег он.

– Да нет, – стараюсь придать своему голосу как можно больше уверенности. – Все нормально, просто с ногами что-то не то. Помоги…

Запустили двигатели, взлетели. Пока до берега топали, еще ничего было, терпимо. А вот как над морем оказались… Что сверху, что снизу – все едино. Темнота сплошная. Только на приборы смотреть и остается. И тут как начало меня мутить… «Все, – думаю, – сейчас упаду…»

Слава богу, вовремя догадался пошире распахнуть «форточки», находящиеся по обе стороны лобового стекла. По кабине тут же начал гулять свежий прохладный воздух, который я, широко открыв рот, словно рыба, выброшенная на берег, стал судорожно втягивать в свои легкие. Несколько минут спустя мое самочувствие заметно улучшилось…

Тем не менее этот полет, изрядно измотавший меня, окончился успешно. Разведку провели, мины сбросили где надо, причем в заданный район удалось пробраться настолько незаметно, что в нашу сторону не было произведено ни одного выстрела.

Но после возвращения, когда появилось достаточно времени для осмысления всего произошедшего, я ужаснулся. Еще бы, чуть не угробил своих товарищей… Мысленно отругав себя на чем свет стоит, решил, что больше никогда не повторю подобного. Только лишь в последние два месяца войны я несколько раз нарушил данное себе обещание и, отправляясь на самые рискованные задания, пару раз позволил себе выпить сто грамм. Но это были уже дневные полеты в условиях хорошей видимости…

…Фронтовые сто грамм. Наверное, один из самых широко известных атрибутов военного быта. Когда я пришел в полк, их выдавали ежедневно, но только в обед. Мы позволяли себе выпить, лишь твердо зная, что в этот вечер никаких полетов не предвидится. Приходишь в столовую, даешь официантке талончик, и через пару минут она возвращается, держа в руках граненый стакан. Но что такое сто грамм для молодого, физически крепкого человека… Тут приходилось пускаться на своеобразные ухищрения.

– Иван, – говорю стрелку-радисту, – давай сюда свой талон, ты сегодня пить не будешь!

Двести грамм – это уже что-то. В другой раз данной мне

уставом командирской властью отлучаю от пития штурмана. Но следующие два талона, восстанавливая справедливость, приходится возвращать своим боевым товарищам.

Оставалась еще возможность купить бутылку водки… Но это уже было из разряда фантастики – ежемесячное жалованье летного состава приблизительно равнялось стоимости заветной поллитровки, но и его мы практически не видели. Почти у каждого из нас в тылу оставались родные и близкие, для которых каждый рубль мог оказаться спасительным, поэтому все свои деньги мы переводили в далекий тыл.

А весной 44-го сто грамм стали выдавать лишь вернувшимся из боевого вылета. На этом настояли военные медики. Слишком высокой посчитали они вероятность развития алкоголизма. И, честно сказать, небезосновательно. Не все могли удержать себя в узде, и ребята, обладавшие меньшей силой воли, спивались…

Но ведь порой так необходимо было снять постоянно накапливающийся стресс, да и перед танцульками «принять на грудь» для храбрости тоже хотелось. В этом отношении проще всего было командирам. Они в силу своего служебного положения имели крепкую дружбу с полковыми медиками, что давало прекрасную возможность раздобыть для своих потребностей бутылочку чистого спирта.

Естественно, мы, рядовые летчики и штурманы, о такой роскоши даже и мечтать не могли, но нас выручали некоторые технические жидкости, применявшиеся в различных системах наших «Бостонов». Особой популярностью пользовалась тормозная, процентов на девяносто состоявшая из спирта. Ее расходом ведал инженер эскадрильи, у которого хоть и с огромным трудом, но вполне можно было выпросить не более литра. Поворчит, конечно, но даст. Как водится, имелась в этой бочке меда и своя ложка дегтя, то есть глицерина. Ложечка получилась довольно значительной – на все оставшиеся десять процентов…

Но к тому времени, как я пришел в полк, проблема отделения зерен от плевел, иначе говоря, спирта от глицерина, была уже давно решена. Нам лишь оставалось перенять эту нехитрую технологию у старших товарищей. Тормозную жидкость, налитую в металлическую кружку, поджигали. Требуемая степень очистки определялась по цвету пламени. Сначала оно было коричневым – это горел глицерин, а затем, когда огонь становился синеватым, кружку накрывали крышкой, тем самым останавливая процесс горения. Летом, чтобы разбавить спирт, туда доливали воду, а зимой – просто насыпали снега. Вот и готов знаменитый «ликер-шасси», наверное, самый распространенный горячительный

напиток, употребляемый рядовыми авиаторами тех лет.

Имелся в нашем распоряжении еще один вариант – спирт, которым заправлялась антиобледенительная система самолета. Его, чтобы предотвратить нецелевое расходование, разбавляли бензином или керосином. В пригодное для внутреннего употребления состояние антиобледенитель приводился точно тем же нехитрым методом, что и в предыдущем случае. Конечно, в обоих вариантах чувствовался некоторый неприятный привкус «вредных» примесей… Правда, никто и не пытался особо привередничать – иной альтернативы не было.

Вспоминается забавная история. В один прекрасный день наша веселая компания готовилась к танцевальному вечеру. Раздобыв литр антиобледенительного спирта, мы уже собирались «очистить» его привычным способом…

– Братцы! – вдруг предложил кто-то. – У нас же противогазы есть! Давайте спирт этот через фильтр пропустим. Наверняка чище будет, чем всегда!

Говорил наш товарищ весьма убедительно, словно многократно проделывал подобный фокус, и мы решили поступить так, как он предложил. На радостях схватили первый попавшийся под руку фильтр от противогаза и залили туда все содержимое бутылок.

– Ну, ты голова! – восторгались мы. – И как же никто раньше до этого не додумался!

Между тем фильтр, довольно быстро проглотивший целый литр антиобледенителя, так и не собирался возвращать из своего чрева чистый спирт. Точнее сказать, вообще никакой. Наружу вытекли лишь три капельки… Как я узнал позже, уголь, находившийся внутри фильтра, полностью впитал в себя весь наш стратегический запас.

Нашему разочарованию не было предела. Но делать нечего – так и пришлось сидеть трезвыми, кино смотреть. В общем, пропал у нас тогда вечер. Вдобавок долго еще доставалось на орехи от острых на язык товарищей. Стоило только появиться в пределах их видимости, как тут же раздавался исполненный дружеского сарказма комментарий: «А вот и наши химики!»

Но не стоит думать, что у нас было много свободного времени на подобные шалости, которые имели место скорее как редкое исключение. Ведь работы нам хватало с головой даже в свободные от боевых полетов дни. Постоянно находишься у своего самолета, помогая технику поддерживать его в исправном состоянии. Вернулся, например, из вылета, высказал замечания по работе тех или иных агрегатов и систем. Значит, проверить надо обязательно. Запускаешь моторы, погоняешь их, а если

необходимо, то с разрешения командира поднимаешься в воздух. Техника, она ведь внимания требует.

А развлечения… Обычно они носили сугубо «мирный» характер. Особенной популярностью пользовались в нашей среде газеты и журналы. В основном в них рассказывалось о ратных подвигах фронтовиков – пехотинцев, танкистов, партизан и, конечно же, авиаторов. Заметки о нас, балтийских торпедоносцах, часто появлялись в газете «Летчик Балтики». Автором их был военный корреспондент Михаил Львов. В составе разных экипажей он лично принимал участие в боевых вылетах, и поэтому его статьи отличались хорошим знанием специфики нашей боевой работы.

Журналы и газеты имели одно весьма полезное свойство – их всегда можно было спрятать в голенище сапога. Было это очень удобно. Допустим, сел на табуретку, только начал читать, а тут тебя на КП вызывают. Куда журнал пристроить? В руках таскать – неудобно, а оставить на табуретке – потом не найдешь. Товарищи тут же возьмут, и ищи ветра в поле. А так – в сапог сунул и побежал. Лишь после того, как прочтешь его от корки до корки, передаешь друзьям. Конечно, в результате подобного обращения журналы быстро истрепывались, а их обложки превращались в подобие старой грязной тряпки. Но на это никто внимания не обращал.

Были у нас и книги, большей частью – произведения русских классиков. Встречались и труды писателей-современников. С книгами дело обстояло похуже, и достать их своими силами не представлялось возможным ввиду отсутствия полковой библиотеки. Здесь выручал замполит. Ему частенько удавалось раздобыть для нас несколько затертых до дыр томиков, за что мы искренне его благодарили.

Любили мы поиграть в шахматы, шашки, домино, ну и, конечно, мало кто отказывался перекинуться в картишки. Тут уж никак не обходилось без азарта, ведь на кон обычно ставились весьма значимые во фронтовом быту предметы – пачка сигарет, послеполетные сто грамм или внеочередное дежурство по аэродрому.

Честно признаться, сильного шахматиста из меня не получилось, но на фоне нашего полкового гроссмейстера Бажанова разница в классе между всеми остальными претендентами скатывалась до уровня бесконечно малой величины – Гриша с невероятной легкостью ставил мат любому сопернику. Дошло до того, что никто не хотел садиться с ним за шахматную доску, и тогда Бажанов был вынужден отказаться от всяких ставок, предлагая сыграть с собой «на просто так».

Некоторое время спустя он даже разрешил нам обдумывать ходы коллегиально, то есть вдвоем или даже втроем. Сам же Гриша еще до начала партии укладывался на кровать, закрывая глаза. Иногда, на спор, он даже принимал перед игрой сто грамм, а бывало, и больше… Но легче нам от этого почему-то не становилось, и «вслепую» Бажанов ставил нам мат ничуть не дольше, чем «по-зрячему»…

Отчаявшись выиграть партию честным путем, мы пробовали смошенничать в духе незабвенного Остапа Бендера, с той лишь разницей, что угрожавшие нашим позициям Гришины фигуры не бесследно исчезали с шахматной доски, а несколько «меняли» свою дислокацию. Или наоборот – наши пешки, кони и слоны «вдруг» перескакивали на более удобную клеточку… И здесь нас ожидало поражение – ни одной, даже самой незначительной махинации не удавалось остаться незамеченной…

– Так не пойдет, ребята, – с улыбкой говорил Бажанов, – возвращайте все на свои места!

Приходилось подчиняться…

Ну и, конечно же, так называемые «охотничьи байки». Были среди нас прекрасные рассказчики, в устах которых даже самый обычный случай превращался в занимательнейшую историю. Забавные ситуации из курсантской жизни, необыкновенные летные происшествия, любовные интрижки, просто анекдоты и еще много чего другого – неисчерпаем диапазон солдатского словесного фольклора.

Самые интересные рассказы запоминались надолго, и по настоятельным просьбам собравшихся автору приходилось пересказывать их вновь и вновь. Многократно повторять одну и ту же байку было скучно, поэтому со временем она обрастала все более и более невероятными подробностями, все дальше и дальше уводившими ее от жизненных реалий.

Но это приветствовалось нашей аудиторией, ведь в подобных историях никто и не думал искать хоть сколько-нибудь правдивые сюжеты и уж тем более примеры для подражания. Успех или неудача рассказа определялись лишь его увлекательностью, и лучшей наградой «сказочнику» становился гомерический хохот аудитории.

Правда, в жизни порой происходило такое, до чего никогда не смог бы додуматься самый изобретательный фантазер.

Однажды мы бомбили Хельсинки. Помню, зенитный огонь был как никогда плотным, и хоть мы и летели на высоте, немногим большей четырех тысяч метров, разрывы снарядов ложились весьма близко от нас. Подобное зрелище, скажем прямо, не доставляет сидящему в кабине летчику ни малейшего

удовольствия, поэтому стоило лишь избавиться от смертоносного груза, я счел за благо резко кинануть самолет вправо-вниз, так, чтобы со снижением выйти из-под огня.

Машина стремительно понеслась вниз, и в это же время раздался сильный хлопок, заставивший ее немного содрогнуться, как будто она столкнулась с чем-то… И тут же вновь стало тихо… Я, признаться, изрядно струхнул, но, бросив взгляд на двигатели и связанные с ними приборы, немного успокоился. Наверное, показалось… Разве что скорость немного упала…

– Ваня, – вызываю радиста, – у тебя все в порядке?

– Да, командир, только ухнуло что-то. Не могу понять что. А так все в порядке.

– Штурман… – нет ответа. – Штурман! Ваня! Отзовись! – И вновь молчание вместо ответа… Неужели ранен… или…

«Что же делать? – думаю. – Погода хорошая, луна светит ярко. Дойдем, по крайней мере, до Кронштадта. А там или сядем, или домой пойдем. Только бы Ваня жив остался…» И вдруг… в наушниках послышался голос штурмана. Только звучал он очень тихо, как будто издалека…

А произошло следующее. Штурман, работая с бомбардировочным прицелом, находился прямо на входном люке, который для безопасности он должен был поставить на предохранитель еще на земле. Но так уж случилось, что Бабанов забыл сделать это, и, когда я бросил машину вправо-вниз, он, дернувшись, зацепил ногой ручку. Люк открылся, громко хлопнув при этом, заставив меня понервничать, после чего превратился в прекрасный аэродинамический тормоз, поубавивший прыти моему самолету. Еще бы… Такой себе парус, цепляющийся за воздух…

А Бабанов повис на ремнях – туловище осталось в кабине, а ноги на улице болтаются. И, главное, назад забраться не может – центробежная сила, вызванная эволюцией крылатой машины, стремится выбросить штурмана из кабины. Что интересно, Иван слышал, как я его звал, кабель длинный был, поэтому наушники с него не слетели, но никак не мог дотянуться до кнопки переключателя, чтобы ответить. Лишь когда самолет перешел в горизонтальный полет, Бабанов смог вернуться на свое место.

– Я, – говорил он впоследствии, – обычно не привязываюсь. Так с прицелом работать удобнее. А тут прямо как будто Бог помог, заставив поясные ремни перед полетом надеть. А то был бы там, вместе с бомбами.

Но на этом наши приключения не закончились. Подошли к своему аэродрому, заходим на посадку. Выпускаю шасси, а передняя стойка никак не хочет на замок становиться – открытый

люк не дает. Оставалось только убрать шасси и садиться на живот…

И тут у меня появилась неожиданная идея, может быть, навеянная рассказами бывалых охотников, товарищей отца, о том, что некоторые звери, попав в капкан, отгрызают свою собственную лапу, намертво зажатую его зубьями, тем самым возвращая утерянную свободу…

– Иван, – кричу штурману, – у тебя патроны есть?

– Да.

– Давай, стреляй по шарнирам, на которых люк держится.

Эта мысль оказалась удачной, и стоило люку отделиться от самолета, стойка застопорилась, и мы сели, как и было положено…

Авиаторы, как и моряки, – весьма суеверные люди, и это порой способно поставить в тупик постороннего наблюдателя. Вот, например, приехал к нам в полк военный корреспондент с заданием написать заметку об особо отличившемся экипаже. И фотограф со своим аппаратом тут как тут, куда же без него. Но вот незадача – никак не идут авиаторы на контакт, если есть хоть малейшая вероятность получения ими в этот день боевого задания. Корреспондент нервничает, изо всех сил пытаясь настоять на своем. Понять его нетрудно – статью сдать в редакцию необходимо четко в срок… Но никаким уговорам не под силу сломать раз и навсегда установленный неписаный закон: все фотографии и беседы – только лишь после полета. И никак иначе. Порой даже приходилось посылать самых настойчивых журналистов куда подальше…

Есть еще одно не менее чтимое правило – не бриться перед вылетом. Нарушишь его – ожидай неприятностей. Происхождение этого поверья, как ни странно, весьма практического свойства. Дело в том, что на заре возникновения авиации все самолеты делались с открытой кабиной летчика, позволявшей ветрам трепать его по щекам как угодно. Ощущение для свежевыбритой кожи, мягко говоря, не самое приятное, особенно при наличии на ней порезов от опасной бритвы, бывшей в ходу в то время.

Зимой возникала несколько другая проблема – ледяной ветер, грозивший пилоту обморожением, поэтому в холодное время года для защиты лица ему приходилось надевать специальную маску с прорезями для глаз и рта, сделанную из мягкого кротовьего меха. Тут уж, если с утра побрился, совсем невмоготу становилось. Мех сильно раздражал кожу, вызывая нестерпимый зуд, отвлекавший мысли от пилотирования. Таким образом и пришли авиаторы к логичному выводу о том, что бриться перед полетом – противопоказано.

Позже, когда появились самолеты с закрытой кабиной, практическая необходимость придерживаться этого правила отпала, но так уж сложилось, что за многие годы оно, оторвавшись от своего разумного первоначального обоснования, трансформировалось в некое табу, за нарушение которого, как верили многие, незамедлительно наказывала воздушная стихия.

Похожая история произошла с еще одной традицией, пришедшей к нам, торпедоносцам, из дальней авиации, – окропить хвостовое колесо («дутик») своего самолета собственной мочой сразу же после приземления. За время многочасового полета ее, надо сказать, накапливается изрядно. Такова физиология человека.

Что интересно, пока ты находишься в воздухе, никакого желания помочиться не ощущается – сознание полностью сфокусировано совершенно на другом. А вот после того, как машина заняла свое место на аэродроме… Выбрался из кабины, сразу же понимаешь: с такой тяжестью внизу живота далеко не уйдешь. Да и недалеко – тоже. А где же еще наилучшим образом можно спрятаться от посторонних глаз, как не за своим родным самолетом… Так мы и ходили «под хвост» всем экипажем после каждого вылета. Тот факт, что на наших «Бостонах» не было хвостового колеса, не имел никакого значения.

Иные обряды, вроде упомянутого ранее поздравления курсанта с первым самостоятельным полетом, то есть ударения его задницы о «дутик», по всей видимости, имеют шутейное происхождение. Данное действо настолько понравилось авиаторам, что стало практиковаться и в боевых частях. В нашем полку многих молодых пилотов, прибывших из училищ уже после нас, таким же образом стали посвящать в торпедоносцы после возвращения из первого боевого полета. На «Бостонах» для этой цели взамен отсутствовавшего заднего колеса с успехом использовалось переднее.

Были в ходу и приметы, связанные с цифрами. Например, хорошим знаком считалось при получении новой боевой машины сохранять свой прежний бортовой номер. Многие верили – это приносит удачу. И, как водится, всех отпугивала считавшаяся несчастливой цифра 13. По иронии судьбы именно такой номер первоначально имел самолет, купленный на свои деньги американским актером Рэдом Скелтоном и переданный им в дар Советскому Союзу. Эту машину, прибывшую в 1-й Гвардейский в середине 43-го, командование решило передать одному из наших самых лучших летчиков.

Но не тут-то было. Никто, даже славившийся своей храбростью Эрик Гептнер, не соглашался летать с таким

«клеймом» на киле. Желания не добавляла и огромная надпись на английском языке, выполненная по просьбе Скелтона на обоих бортах самолета ослепительно-белой краской, – «Мы сделаем». «С такой особой приметой, – были убеждены многие, – повышенное внимание немецких истребителей гарантировано». Решили проблему довольно просто: присвоили самолету другой номер, по-моему, девятый, и передали Петру Стрелецкому. Поначалу Петр относился к своей новой машине с некоторой опаской, но немного позже, успешно выполнив ряд сложнейших боевых заданий, совершенно сроднился с ней.

Полоса везения Стрелецкого неожиданно прервалась 27 февраля 1944 года, когда он незадолго до рассвета вылетел на разведку, естественно, с торпедой на борту. Несмотря на неважные погодные условия, Петру удалось пробиться на просторы Балтийского моря и обнаружить там вражеский транспорт, сопровождаемый двумя сторожевыми кораблями.

Плотный заградительный огонь не смог помешать Стрелецкому подобраться к цели достаточно близко, чтобы исключить промах. Недалеко от машины взрывались зенитные снаряды, разбрасывая осколки по сторонам, но ни одному из них не удавалось даже вскользь зацепить ее. Самолет летел словно заговоренный…

До сброса торпеды оставалось совсем немного времени. Казалось, и в этот раз все обойдется благополучно, как вдруг шальная крупнокалиберная пуля угодила Петру прямо в коленную чашечку левой ноги. Превозмогая боль, Стрелецкий сумел удержать самолет на боевом курсе, отправив на дно транспорт водоизмещением пять тысяч тонн.

Но самое тяжелое только лишь начиналось. Сперва требовалось остановить кровь, и чем скорее, тем лучше – каждая секунда промедления грозила непоправимым. Тяжело даже вообразить, какого напряжения сил стоило перетянуть раненую ногу ремешком от планшета, ни на мгновение не отпуская штурвал. Тем более зная, что малая высота не прощает ошибок…

А затем, шутка ли дело – более двух часов удерживать самолет на бреющем… Нещадно терзает боль, от изрядной кровопотери кружится голова, и так непреодолимо хочется растечься по сиденью, провалившись в предательские объятия сна… Одно спасение – собрав волю в кулак, удерживать контроль над собой. И эта задача оказалась Петру по плечу.

О ранении Стрелецкого мы узнали почти сразу же после того, как его стрелок-радист Иван Трусов, выйдя на связь, сообщил на КП о случившемся. Это тревожное известие заставило всех, кто только мог, собраться на аэродроме, чтобы встретить самолет

Петра. Конечно, помочь ему мы были не в силах, но оставаться в казарме в такой момент не хотел и не мог никто.

Раньше всех у КП оказались полковые медики. Они дежурили у своей санитарной машины, не отходя от нее ни на шаг, готовые немедленно оказать Петру необходимую помощь. Мы же нервно прохаживались у посадочного знака, выкуривая одну сигарету за другой.

Свой самолет Петр посадил с ходу, приятно удивив нас точностью и согласованностью своих действий. Машина, пробежав почти до самого конца полосы, немного развернулась вправо и замерла с выключенными моторами. Обгоняя друг друга, мы стремглав бросились к замершему самолету, но добрались к нему лишь в тот момент, когда «санитарка» уже увозила Стрелецкого в медсанбат. Сопровождать своего командира поехали штурман Николай Афанасьев и стрелок-радист Иван Трусов. Как стало известно немного погодя, Петр, нечеловеческим напряжением воли державший себя в руках в течение более двух часов, потерял сознание сразу же после посадки…

…Отважный пилот выжил, но вернуться в строй ему было не суждено – несмотря на усилия медиков, вернуть левой ноге прежнюю подвижность так и не удалось. В последних числах мая 44-го Стрелецкому и его штурману Афанасьеву присвоили звание Героев Советского Союза, после чего по излечении Петра перевели в Москву на должность начальника штаба транспортного полка….

Что до самолета, дотошно осматривавшие его техники обнаружили в нем лишь единственное отверстие, оставленное пулей, угодившей прямо в колено Стрелецкого. «Вот что значит цифра 13, – сразу же заговорили многие. – Как ее ни закрашивай, все равно свое возьмет». – «Ничего подобного, – возражали несогласные. – Проскочить сквозь такой плотный огонь лишь с одной пробоиной – редкая удача. Тем более все живы остались». Прийти к единому мнению, конечно же, так и не удалось, но, как бы то ни было, боевая машина не могла оставаться бесхозной, и ее решили передать Гептнеру.

Надо сказать, отношения Эрика с этим самолетом как-то не сложились. Военная удача словно повернулась спиной к отважному пилоту, скрывая вражеские суда от его орлиного взгляда. А вот немецкие истребители буквально житья не давали. Гоняли так, что мало не покажется. Однажды, то ли в апреле, то ли в мае, сейчас точно не помню, Гептнеру с трудом удалось дотянуть до находившегося на острове Кронштадт аэродрома Бычье Поле, чтобы совершить там вынужденную посадку.

Израненный самолет Эрика требовал сложного ремонта, провести который можно было лишь в «домашних» условиях, но вот незадача: подняться в воздух, чтобы добраться до Каменки, «девятка» была не в состоянии. Чтобы поставить машину на крыло, один из наших «Бостонов» доставил в Кронштадт троих техников, обратным рейсом прихватив с собою экипаж Гептнера. Измученным тяжелым полетом товарищам был крайне необходим некоторый перерыв в боевой работе, поэтому их сразу же отправили в находившийся в Приютино дом отдыха.

Несколько дней спустя меня вызвали на КП.

– Только что сообщили из Кронштадта: «девятка» готова к перелету, – сказал мне Борзов. – Эрика мы, конечно, беспокоить не будем. Так что отправляйся туда и приведи ее домой. Свободных «Бостонов» нет, но я договорился с истребителями, и один из «яков» доставит тебя на место.

Что верно, то верно. Часть самолетов идет на задания, остальные, включая и мой, еще находятся в ремонте… Но, честно признаться, перспектива лететь в, мягко говоря, спартанских условиях кабины истребителя мне не очень понравилась. Точнее сказать, очень не понравилась.

– Товарищ командир, – попытался возразить я, – а штурмана кто привезет?

– Ты что же! – не на шутку рассердился Борзов. – Тут лететь-то всего ничего! От Кронштадта домой сам не доберешься?!

– Прилечу, товарищ командир, – смутился я.

– Ну вот и лети! – строго отчеканил он и, немного задумавшись, совсем другим тоном произнес: – На всякий случай шасси не убирай после взлета, мало ли что.

Отсек кабины истребителя «Як-7», располагавшийся сразу же за сиденьем летчика, худо-бедно, но все-таки позволял разместиться в нем взрослому человеку средних размеров, правда, без парашюта, для которого в этой тесной каморке совершенно не оставалось свободного пространства. «Неужели мне сейчас нужно забираться в эту мышеловку?» – побежал по спине предательский холодок…

– Если, не дай бог, собьют, – задаю риторический вопрос подошедшему пилоту, – ты выпрыгнешь, а мне что делать? Я-то без парашюта лечу…

Стараюсь произнести эту фразу с улыбкой, придавая ей шутливый характер, но, увы, безуспешно.

– Ничего, – отвечает он. – Над водой все равно – есть парашют или нет. Так что оба утонем. – Затем ободряюще добавил: – Но ты не волнуйся, мы быстро проскочим. Недалеко ведь! Да и не впервой!

Сказать по правде, это был один из самых неприятных полетов в моей жизни. Кроме обычных страхов и опасностей изрядно угнетала сама мысль о том, что мне, летчику, приходится находиться в самолете в качестве пассажира. Казалось бы, сомневаться в самой машине нет никаких оснований. Знаешь ведь: ее техник, точно так же, как и твой, заботится о ней больше, чем о себе самом. Да и квалификация пилота никаких опасений не вызывает, уровень его мастерства чувствуется буквально с первых секунд полета… Аккуратно, без резких движений, ведет он свой самолет змейкой, так, чтобы держать заднюю полусферу под неусыпным контролем. Но все-таки боязно как-то, некомфортно…

…Много лет спустя мы с женой летели на отдых в Сочи. И надо же такому случиться, погода в районе аэродрома стала заметно ухудшаться. Я-то знаю, какие ситуации могут возникнуть практически на ровном месте, даже при самых благоприятных метеоусловиях. Сам порой выкручивался только лишь благодаря невероятному везению. Но тогда штурвал самолета, а следовательно, и моя жизнь, находился в моих руках… Наверное, как раз это и не давало мне возможности концентрироваться на собственных эмоциях – считаные секунды, решавшие мою судьбу, требовали действий, не оставляя времени для переживаний… А тут сижу на своем кресле, ум, как говорится, свободен, вот и нервишки начинают пошаливать.

Чувствую, самолет начинает снижение, как это обыкновенно происходит при заходе на посадку. Но, видимо, что-то не вышло у пилота, может, с боковым ветерком что-то напутал, не знаю, в общем, пошел он на второй круг. У меня сразу все похолодело внутри. Я тут же к иллюминатору прилип, а самолет как раз в это время начал выполнять разворот… Смотрю – внизу ветки деревьев, так и схватят сейчас за крыло… «Все, – думаю, – отлетался!»

– Что-то ты побледнел так сильно! – не на шутку встревожилась Маша.

– Да нет, – говорю, – все нормально. – А сам сижу, переживаю.

Слава богу, все обошлось, и когда после удачной посадки мы покидали борт самолета, я обратил внимание на то, что оказался единственным взволнованным пассажиром этого рейса. Шедшие рядом люди смеялись, рассказывали друг другу интересные истории или просто оглядывались по сторонам, словом, вели себя совершенно естественно. Они даже не догадывались о том, что могло случиться с нами, воспринимая все происходившее как должное. Лишь один я, чувствуя стекающие по спине струйки

холодного пота, от всей души радовался тому, что твердо стою на земле…

…Конечно, тогда, в 44-м, мне пришлось поволноваться гораздо сильнее. «Пилот все же за бронеспинкой спрятан, так что любая пуля – моя, – всю дорогу одолевали меня невеселые мысли. – Лучше на «охоту» пойти. Там, если уж судьба погибнуть, так хоть сам виноват буду».

Поэтому, когда «мой» «як» приземлился на Бычьем Поле, я был несказанно счастлив окончанию этого столь необычного для меня приключения. Надо сказать, подобные чувства знакомы практически любому авиатору, волею судьбы оказавшемуся в аналогичном положении. Ну не по нраву летчику быть пассажиром, и все тут!

Тепло попрощавшись с пилотом, доставившим меня в Кронштадт, я сразу же направился к стоявшему немного в стороне от старта «Бостону». С каждым шагом, приближавшим меня к самолету, все заметнее становились выделявшиеся своей свежестью заплатки на его фюзеляже и плоскостях, наложенные техниками на многочисленные пробоины. «Здорово же тебе досталось!» – подумал я, рассмотрев машину во всех подробностях.

– Самолет к полету готов, – доложил техник.

Ну что ж, раз готов, чего же медлить. Запустил моторы и после прогрева, как всегда, немного погонял их взад-вперед – работают нормально. Даю команду техникам занять свободные места в отсеке стрелка-радиста – эта машина еще не подверглась переоборудованию, поэтому в ее носовой части до сих пор находятся четыре двадцатимиллиметровые пушки, – и начинаю разбег.

Самолет Гептнера с первых же мгновений показался мне каким-то туговатым в управлении и менее динамичным в наборе скорости. «Мой получше будет», – с некоторой гордостью подумал я. Между прочим, такое заметное различие в управляемости крылатых машин одной и той же модели довольно часто встречается в авиации, поэтому к новому, не облетанному тобой самолету, особенности характера которого еще предстоит изучить, надо относиться с предельной осторожностью. И ему тоже требуется время, чтобы познакомиться с тобой, понять, чего ждать от тебя и как с тобой обращаться. Живая душа все-таки…

Между тем стрелка указателя скорости неожиданно замерла около отметки, соответствующей сотне миль в час. Значит, не тянут моторы?! Но чувствую-то я совсем другое – так же, как и всегда, меня немного прижимает к спинке сиденья, да и самолет заметно теряет в весе – тоже обычное дело на взлете…

Что же обманывает меня – собственные ощущения или показания прибора?! Судя по стрелке, каждую секунду машина оставляет позади себя немногим менее пятидесяти метров и без того не слишком длинной взлетно-посадочной полосы… Так что времени на раздумья нет.

«Продолжаю взлет, – без особых колебаний решил я, – а там – будь что будет!» И самолет, легко оторвавшись от земли, вознаградил меня за доверие. Аккуратно развернувшись вправо, я взял курс в сторону Сестрорецка.

Лететь, не имея возможности оценить свою скорость, – весьма сомнительное удовольствие. При хорошей видимости можно обойтись и без этого, если, конечно, маршрут знакомый. Но ведь Балтика всегда славилась склонностью к быстрой перемене погодных условий. Вот и дрожишь всю дорогу как заяц – не дай бог облака появятся, да еще и с нижней кромкой на уровне земли… Тут без часов, компаса и указателя скорости никак не обойтись. «Скорей бы домой добраться, пока небо чистое!» А самолет, цепляясь за воздух неубранными «ногами», как будто висит над морем, не в силах сдвинуться с места…

После ремонта и оборудования в носовой части штурманского отсека эта машина вновь вернулась в строй, но к тому времени Гептнер уже получил другую, по-моему, «А-20К», не нуждавшуюся в подобных доработках. На подарке Скелтона стал летать Сквирский, основной задачей которого было ведение воздушной разведки. В августе 44-го его дважды здорово прихватили немецкие истребители. Один раз Сквирскому удалось вывернуться и вернуться домой, а на второй – пришлось садиться на брюхо. Хорошо, хоть за линию фронта успел перетянуть, так что экипаж, успевший выскочить из охваченного пламенем самолета, отделался легким испугом. А вот машина сгорела дотла…

Но еще больше, чем доверить свою судьбу другому пилоту, мы, авиаторы, не любим отдавать в чужие руки свою машину. Слетал на ней кто-то, пусть даже самый лучший летчик, садишься после него в кабину… Что за чертовщина?! Словно не на своем месте оказался. И приборы не так показывают, и спинка сиденья давит там, где раньше никогда не давила… В общем, одни сплошные неудобства. Главное, никакого разумного обоснования этому эффекту нет, лишь неподвластные логике ощущения. Тем не менее когда Борзов планировал другому экипажу полет на моем самолете (зачастую экипажей было больше, чем самолетов), я неизменно отвечал:

– Товарищ командир, прошу разрешения самому пойти на задание!

– Ты же вчера ходил, может, лучше ребят проветрить… – Иван Иванович, сам будучи пилотом, прекрасно понимает мои чувства, но все же дает мне шанс отступить.

– Не хочу, чтобы кто-то другой…

– Хорошо, – соглашается командир, – будь по-твоему.

Насколько я знаю, подобным образом поступали многие мои товарищи-однополчане…

Знаю, кому-то все эти приметы и ритуалы могут показаться несколько наивными, заслуживающими в лучшем случае снисходительной улыбки. И действительно, сколько молодых ребят, никогда не бривших перед полетом и до возвращения на аэродром не подпускавших к себе фотографов, имевших «приносящие удачу» цифры на килях своих машин и придерживавшихся массы других менее распространенных поверий, погибло в бою…

Так есть ли смысл верить в подобные «глупости»?! Конечно, есть! Работа ведь у нас сложная, полная опасностей и риска, и многое в ней, если не все, зависит от того настроения, с которым ты садишься в кабину самолета. Тут уж поневоле цепляешься за все, что хоть как-то может укрепить твою веру в счастливый исход боевого вылета, вот и приходится изобретать для самоуспокоения всевозможные приметы и ритуалы, которые, надо сказать, довольно неплохо помогали нам в те годы. Да и в послевоенные тоже…

…Опустевшее место командира эскадрильи недолго оставалось вакантным. Не прошло и недели после гибели Победкина, как в расположении полка появился Сергей Смольков. «Единожды майор, дважды капитан!» – шутливо отрекомендовался он.

Смольков был опытным летчиком еще довоенной подготовки, успевшим повоевать на Северном флоте в качестве командира 35-го МТАПа, от которого к концу 42-го года осталось всего лишь три самолета «Ил-4». Как раз в это самое время Сергей получил невыполнимый наличными силами приказ – потопить в норвежских шхерах немецкий линкор «Тирпиц».

Прекрасно понимая, что вернуться живым нет никаких шансов, Смольков потребовал от командования изменить формулировку задания – не потопить вражеский корабль, а нанести по нему удар. «Только так мы сможем выполнить приказ, пусть даже ценой своих жизней», – пояснил он. Подобная «наглость» не осталась без последствий, и Сергея плотно взяли в оборот, даже дело против него открыли. Но потом, видимо, разобравшись в сути вопроса, командование решило переформировать 35-й МТАП, а его строптивого командира

отправить в бомбардировочный полк, летавший на «Пе-2», правда, без понижения в должности и звании.

Новое невезение не заставило себя долго ждать. Во время учебного группового полета, попав в непогоду, разбились три самолета. Из членов их экипажей в живых не осталось никого… Это несчастье произошло, по-моему, в январе 44-го, сейчас точно не помню. Смолькова разжаловали в капитаны и направили командовать нашей эскадрильей. Так он и приехал: на шинели – капитанские погоны, а на кителе – майорские.

Исполнение своих должностных обязанностей Сергей начал с проверки техники пилотирования. Причем проводил он ее весьма своеобразно – лично садился за штурвал, укладывая испытуемого в гаргроте, делал простой полет по кругу, называемый в авиации «коробочкой», и после приземления ставил в летной книжке оценку «хорошо». На мой удивленный взгляд Смольков, улыбаясь, ответил: «Не можешь же ты лучше командира летать…» Пришлось молчаливо согласиться.

И надо же такому случиться, что несколько дней спустя Сергей попал в очередную переделку. Недалеко от нашего аэродрома проходили провода высоковольтной линии, причем прямо поперек взлетно-посадочной полосы. Это существенно затрудняло взлет, заставляя энергичнее набирать высоту, чтобы успеть проскочить над ними. Но мы-то уже привыкли, а вот Смольков, совершенно забыв о наличии на своем пути столь необычного препятствия, зацепился за него передней стойкой своего самолета. На этот раз командир отделался легким испугом, а оборванные провода оставили на его машине отметину в виде окалины на вышеупомянутой стойке.

Но вскоре Сергей Смольков убедительно доказал, что является достойным преемником Николая Победкина как в качестве руководителя эскадрильи, так и примера для подражания. Уже в июне он одержал три победы подряд без единого промаха…

Март 44-го… На первый взгляд он ничем не отличался от любого другого месяца войны. Крейсерские полеты, минные постановки… и потери, потери, потери… Иногда погибали опытные авиаторы, чаще – молодые. С одними ты уже успел сдружиться, других знал только лишь по имени… Кто-то еще утром рассказывал тебе о своих мечтах… И этим же вечером…

Сердце моментально пронзает острая боль, стоит только бросить мимолетный взгляд на еще хранящую тепло погибшего осиротевшую кровать. Она словно памятник на его несуществующей могиле. Проходя мимо, всегда стараешься производить как можно меньше шума… Вскоре место ушедшего

занимает вновь прибывший… И спустя некоторое время точно так же уходит в ночь… К этому нельзя привыкнуть… С этим нельзя смириться…

Тем не менее именно март 44-го стал для меня, наверное, одним из самых тяжелых месяцев этой войны. И дело вовсе не в возросшем сопротивлении врага, почувствовавшего на своей шкуре силу наших торпедных ударов. И совсем уж не в том, что каждый вылет в это время сопровождался ежесекундной, требующей полного напряжения всех сил борьбой с погодными неурядицами. Все обстояло гораздо хуже – я потерял своих самых лучших друзей…

Первым не вернулся Коля Соловьев, получивший в ночь с 6 на 7 марта задание на минную постановку. Не прошло и двух недель, как пропал без вести экипаж Коли Шарыгина, совершавший очередной крейсерский полет. А ведь еще недавно, в новогоднюю ночь, мы провозглашали тосты за то, чтобы каждый раз вместе встречать этот прекрасный праздник… Иногда хотелось верить, что это всего лишь ужасный сон, вот сейчас я проснусь, и все вновь будет так, как прежде… Заходя в столовую, ловил себя на мысли, что ребята где-то задержались и вот-вот, запыхавшиеся, влетят в помещение. Никогда ранее я не чувствовал себя таким одиноким…

А ведь мне предстояло выполнить самую тяжелую обязанность – сообщить девушкам моих друзей о гибели их любимых. Это могло произойти в любой момент, ведь наши жены, невесты и подруги старались при первой же возможности прийти к нам. Очень часто нас не оказывалось на месте. Служба все-таки. Тогда находившиеся в казарме товарищи утешали девчат: «Не беспокойтесь, живы ваши хлопцы. На аэродроме сейчас. К вечеру, глядишь, и появятся». Или что-либо в этом духе.

«Как сказать о том, что Коли больше нет? – в который раз терзался я. – Какие слова подобрать? Как утешить, если это вообще возможно в такой ситуации…» Я не представлял, как буду смотреть в светящиеся надеждой девичьи глаза, зная, что в следующее мгновение разрушу счастье их обладательницы…

Коля Соловьев. Один из моих самых лучших друзей. Ноябрь 1943-го

Хорошо, что в этот тяжелый момент ко мне пришла моя Маша. Я поделился с ней своими сомнениями, и она сказала: «Не беспокойся, я сама это сделаю. Мы ведь подруги…» Моей благодарности не было границ…

Прошло немного времени после гибели Шарыгина, и я сам оказался на волосок от смерти. Тогда только лишь установились белые ночи, и мы, несмотря на затраченные усилия, так и не

смогли обнаружить цели. Пришлось везти торпеду назад.

Вышли из Рижского залива южнее Пярну и давай топать через Эстонию. Настроение, надо сказать, было у меня прескверное, собственно, как и всегда, когда полет оканчивался неудачей. «Фрицы, – думаю, – сидят по домам, греются. А мы болтаемся почем зря, ищем их, гадов».

Тем временем дело уже к рассвету идет. И вот, как по заказу, прямо по курсу домик вырисовывается. Стоит себе на возвышенности, дымок из трубы идет. «До линии фронта недалеко. Не иначе как немцы», – подумал я и, разозлившись, врезал по нему из курсовых пулеметов. На душе немного полегчало. Почти сразу же после этого выскочил на «железку», так мы называли железную дорогу, гляжу, поезд идет. Прочесал его от последнего вагона до паровоза – совсем хорошо стало…

А вот уже и узкий перешеек, соединяющий Псковское и Чудское озера, впереди виднеется. На его восточном берегу – наши… Как вдруг…

– Истребители! – кричит Двойнишников. – Один справа, другой слева…

…С вражескими «охотниками» к тому времени мне доводилось встречаться лишь дважды, и то еще в 43-м. Первый раз это произошло, когда мы ставили мины в Нарвском заливе. Неспокойно как-то на душе было – облачка вокруг рваные, с большими просветами, так что требовалась особая бдительность. Немецкие истребители могли прихватить нас в любой момент, поэтому после выполнения задания я направил свою машину в сторону Лавенсаари, рассчитывая в случае необходимости сесть там. Тем более погода, вернее ее полное отсутствие, уже не раз заставляла меня пользоваться гостеприимством «островитян», поэтому их аэродром и все его особенности были мне хорошо известны..

– Командир! Слева выше два «мессера»! Идут параллельным курсом! – предупреждает Иван.

Не зря, значит, волновался. Резко бросил самолет под них, рассчитывая поскорее оказаться в так называемой мертвой зоне, то есть в недоступной для обозрения вражескими пилотами, и со снижением рванулся к спасительному острову.

– Где фрицы? – спрашиваю Ивана.

– Как шли, так и идут…

То ли своевременный энергичный маневр помог мне остаться незамеченным, то ли немцы, зная о базировании на Лавенсаари советских ястребков, решили не связываться с нами, неизвестно. Мы спаслись, и это – главное.

Штурман Евгений Кауфман и пилот Сергей Волков. Они не вернулись с боевого задания 04.06.1944

Следующая «встреча» произошла на высоте немногим меньше восьми тысяч метров над Финляндией. Иногда мы возвращались на свой аэродром и таким способом: выйдя через Ботнический залив в малозащищенные, по нашим данным, районы северного соседа. Дальнейшее казалось делом техники – добрался до Ладожского озера, повернул на юг, и все – считай, дома.

Но не тут-то было – сзади-сверху нарисовалась пара истребителей. Они явно заметили нас, но совершенно не проявляли никаких признаков суеты или торопливости, вели себя спокойно и уверенно, как в учебном полете. А чего же им дергаться-то? Облака остались далеко внизу, а до линии фронта лететь и лететь. Куда же мы денемся… Начинаю крутиться, как змея, но финские летчики никак не хотят выпускать меня из своих прицелов.

– Ваня! – кричу. – Стреляй!

– Не могу, командир! Пулемет заклинил!

Мало с чем можно сравнить ужас тех мгновений, когда враг целится тебе в спину, а ты, не в силах ничего предпринять, отсчитываешь последние мгновения своей жизни… Но ледяной холод большой высоты сыграл злую шутку и с финнами – их вооружение, подобно нашему, замерзло и также не захотело стрелять. «Повезло!» – подумал я, стирая со лба соленые капли пота…

…Но на этот раз все совсем по-иному. Нас поймали два

ночных двухмоторных истребителя «Ме-110», имеющих для обнаружения противника бортовые радиолокационные станции. Каждый из них обладает мощным пушечным вооружением и способен накрыть наш самолет с первого залпа…

И взаимодействие у фрицев хорошо отлажено. Один слева фарами мой самолет освещает, другой справа заходит. И буквально через две-три секунды в опасной близости от моей кабины замелькали трассеры. Тут же даю правую ногу, заставляя несущуюся на максимальной скорости машину скользить в сторону атакующего «Ме-110». Так я максимально затрудняю ему корректировку огня. Но второй немец находится как раз сзади меня и вот-вот начнет стрелять. Я приготовился бросить свой самолет в противоположную сторону…

В это самое мгновение прямо впереди меня опять вспыхнули пунктиры трассеров. Только стремились не в сторону моей машины, а вертикально вверх. Стреляли явно с земли, причем из нескольких рассредоточенных вдоль берега точек, пытаясь таким образом создать огневой заслон на нашем пути. «Свои, – моментально сообразил я. – Зенитная батарея…»

Я оказался зажатым между молотом и наковальней. Что делать?! Отвернуть в сторону уже не успею… На принятие решения оставались доли секунды… И оно пришло само собой – положить самолет буквально на бок, тем самым максимально уменьшив площадь поражения, и попытаться проскочить между несущими смерть трассами…

Всего лишь несколько мгновений длился мой полет сквозь зенитный огонь… Всего лишь несколько мгновений… Справа и слева мелькают огненные штрихи, уносясь высоко в небо. Некоторые из них проносятся так близко, что кажется, вот-вот разнесут вдребезги стекла кабины… Я непроизвольно вжал голову в плечи… К счастью, мой ангел-хранитель и в этот раз не оставил меня, позволив пройти сквозь дождь, не замочив плаща…

– Командир! – радостно закричал Иван, стоило самолету вновь принять горизонтальное положение. – Истребители отстали!

– Не расслабляйся! – отвечаю. – Смотри в оба! Они еще могут догнать нас.

В центре – Сергей Волков

Но мои опасения оказались напрасными. Немцы ушли домой, а мы, немного успокоившись, направились в сторону Ленинграда. Легкая чуть заметная дымка, появившаяся незадолго до встречи с «мессерами», поначалу совершенно не мешала мне, но вскоре она начала сгущаться, превращаясь в сплошное непроглядное марево. Немного подтягиваю штурвал к себе и на высоте около километра оказываюсь над верхней кромкой облаков. Теперь идем только лишь по расчету…

– Сейчас пройдем над станцией Волосово, – докладывает штурман.

Неожиданно вокруг нас вновь вспыхивают разрывы снарядов. «Опять свои лупят!» – мысленно выругался я, резко уводя машину в сторону. Благо летели мы над облаками, поэтому зенитчики не имели возможности своевременно вносить коррективы в свои прицельные данные. Но все равно, мало приятного. В общем, страху натерпелись в том вылете…

Кстати сказать, весной 44-го многие экипажи торпедоносцев стали встречаться с немецкими ночными охотниками, поэтому именно их действия признало командование причиной гибели моих друзей. «Знать, сильно насолили мы врагу, раз к нам «стодесятые» пожаловали…» – напрашивался однозначный вывод.

Но все-таки гораздо более опасным противником для нас оставались корабельные зенитки, в чем мне воочию довелось убедиться в том же злосчастном марте. Задание тогда стояло знакомое – минирование фарватеров на подходе к финской

военно-морской базе Котка. Сейчас уже не помню, сколько самолетов принимало в нем участие, точно помню лишь то, что я взлетал через пару минут после капитана Беликова.

Как обычно, вышли в море и, набрав высоту около четырехсот метров, стали приближаться к цели. Позади остался остров Лавенсаари… Внезапно где-то далеко впереди я увидел тянущиеся вверх огненные штрихи, и буквально мгновение спустя ночное небо озарила яркая вспышка, но не погасла сразу же, как это происходит с зенитным снарядом, а медленно, словно нехотя, начала опускаться вниз и вскоре скрылась в морской воде. «Неужели Беликов…» – екнуло сердце…

Но еще раньше я успел, бросив машину вправо, со снижением обойти вражеские корабли. И вовремя – в нашу сторону не было ни одного выстрела. Да и над целью тоже, так что мины мы сбросили без помех.

Весь обратный путь я сидел как на иголках, пытаясь убедить себя в том, что ошибся и что это был не наш самолет, а финский, по ошибке обстрелянный зенитными установками дежурных вражеских кораблей… Да и вообще, мало ли чего привидеться могло… Но в тот день самолет Беликова так и не вернулся домой, а значит, мои опасения подтвердились.

Вместе со своим командиром погиб Дмитрий Смирнов – мой первый боевой штурман.

Несколько дней спустя меня вызвал Смольков и сообщил, что я назначен командиром звена вместо Коли Шарыгина. Конечно, произошло сие отнюдь не ввиду моих исключительных боевых заслуг, а всего лишь потому, что других, более достойных, просто не было. Из всех «стариков» в моем звене остался только я.

К своему стыду вынужден признаться, что совершенно ничего не помню о тех, кем мне довелось командовать в новой должности. Имена, лица, характеры… Слишком быстро погибали эти молодые ребята, большинство из которых не успели сделать и пяти боевых вылетов…

Честно сказать, не были они по-настоящему готовы к поставленным перед ними сложнейшим задачам. Некоторые из них имели на своем счету лишь несколько тренировочных ночных полетов, что уж тогда говорить о навыках работы с торпедами. Борзов, прекрасно понимавший это, любую передышку в боевой работе старался использовать для обучения вновь прибывших молодых ребят, да и другие опытные летчики делали все, что только могли. Но война жестоко и бескомпромиссно диктовала свои условия, заставляя бросать в бой все наличные силы. Само собой разумеется, что менее опытные имели гораздо меньшие шансы выжить в этой ужасной бойне. Именно тогда, весной 44-го,

я по достоинству оценил тот факт, что пришел в полк не наскоро обученным «птенцом», а летчиком, имевшим более-менее приличный опыт.

Второй день рождения

Время шло, день за днем пополняя мой боевой опыт. Я неплохо освоил технику минных постановок и без особых затруднений справлялся с нанесением бомбовых ударов. Тем не менее чувство полного удовлетворения так и не появилось. И неудивительно, ведь все мои четыре торпедные атаки окончились досадными промахами.

Я очень сильно переживал из-за этого и каждый раз после очередной неудачи шел на доклад мрачнее тучи. Боевые товарищи, понимая мои чувства, всегда стремились поддержать и утешить меня.

– Ничего страшного, не в этот раз, так в следующий, – говорил Иван Бабанов, многое повидавший на своем веку. – Никуда они, транспорты эти, от тебя не уйдут!

Конечно, он прав, но от этого легче как-то не становилось. Ведь я был абсолютно убежден: стать полноправным гвардейцем можно, лишь имея на своем счету подтвержденные потопления. А таковых у меня пока что не наблюдалось.

Причина тоже не являлась тайной за семью печатями. Ведь когда идешь в атаку, транспорт несется на тебя со скоростью почти сто метров в секунду, стремительно увеличиваясь в размерах. Поэтому практически все молодые пилоты, и я не был исключением, сбрасывали свои торпеды слишком далеко от цели, при этом так и не успевая правильно взять упреждение… В следующий раз стремишься подойти поближе, но эмоции зашкаливают, глаз подводит… И вновь торпеда уходит мимо…

Но закон перехода количества в качество никому так и не удалось отменить, поэтому накопленный мною опыт, пусть и негативный, не мог не привести меня к закономерной победе. Вопрос заключался лишь в том, когда это все-таки произойдет…

В последних числах марта вновь наступили белые ночи. С одной стороны, это здорово упростило нам поиск, но с другой – увеличило риск нежелательного обнаружения нас противником. Исходя из этого, выработалось следующее тактическое решение: взлет около двух часов ночи, затем – поворот в сторону перешейка, соединяющего Чудское озеро с Псковским, и уже оттуда – к Рижскому заливу, прочесав который мы через Ирбенский пролив выходили в открытое море. Дальнейший путь лежал на север, где-то до острова Утэ, и уже оттуда – домой через Финский залив.

Маршрут был построен так, что практически в любом месте мы имели возможность атаковать обнаруженную цель с южного

направления, то есть с темной стороны. Зачастую враг успевал заметить торпедоносец лишь после сброса торпеды…

Чтобы обезопасить себя во время перехода через линию фронта, мы научились обманывать немецкую ПВО, заставляя наши «Бостоны» подражать звуку «Ju-88», самого распространенного в наших краях бомбардировщика противника. Для этого одному из двигателей давались максимальные обороты, одновременно несколько прибирая газ на другом. Специально для отработки этого приема Борзов пригласил специалистов постов ВНОС (воздушного наблюдения, оповещения и связи), приказав нам полетать над аэродромом. В результате совместных усилий удалось добиться того, что даже опытному наблюдателю не удавалось уловить на слух разницу между «Бостоном» и «Юнкерсом». Примерно с начала 44-го мы уже вовсю использовали этот эффект, и причем весьма успешно.

Итак, 27 апреля мой экипаж вновь вышел в крейсерский полет. Напрасно мы до боли в глазах просматривали каждый участок морской глади… Ни в Рижском заливе, ни восточнее островов Эзель и Даго так ничего обнаружить не удалось. Мы уже собирались поворачивать направо, чтобы пройти посередине Финского залива, как вдруг… Я увидел весьма четкие очертания вражеского судна, направлявшегося примерно на северо-восток.

– Смотри! Спереди-справа! – почти в то же самое время крикнул Иван.

– Вижу! Заходим с правого борта!

Теперь нужно действовать осторожно и без суеты. Тем более пока нет никаких признаков того, что нас заметили. Цель была классифицирована нами как танкер водоизмещением 6000 тонн. Видимо, с полным грузом шел, борта незначительно поднимались над поверхностью моря. Лишь в кормовой части имелись некоторые надстройки.

Мы уже на боевом курсе, а враг все еще молчит. «Отлично, – подумал я, – значит, будем бить наверняка! Не спеши… Еще немного»…

– Торпеда пошла! – слышу голос радиста Ивана Двойнишникова.

И практически одновременно небо прочертили пунктиры трассеров, но было уже поздно – мой самолет со скольжением пронесся над палубой танкера.

– Есть! Командир! Взрыв! – не сдерживая эмоций закричали Двойнишников и Китаев.

Вне себя от внезапно нахлынувшей радости, я круто заложил влево, успев увидеть окутанную дымом корму. Сердце учащенно забилось в груди, и мне еле удалось удержать внутри рвавшийся

наружу победный крик…

Немного придя в себя, начал ходить вокруг погружавшегося в воду танкера, чтобы сделать фотографии. Но, как выяснилось уже на земле, ничего из этого не вышло – слишком уж темными оказались сумерки для нашей пленки. Правда, пару дней спустя командир все-таки засчитал нам это потопление. Наверное, пришли соответствующие агентурные данные…

Лишь после того, как тонущее судно полностью скрылось под водой, не оставляя и тени сомнения в своей незавидной судьбе, мы повернули домой. Сейчас я не помню, сколько времени продолжалась его агония, по-моему, не более десяти минут, но могу сказать лишь одно: каждая секунда казалась мне тогда бесконечно долгой.

Что характерно, меня совершенно не заботила судьба немецких моряков, принявших смерть в холодных водах Балтики. Если я и на какое-то время задумывался об этом, в памяти сразу же всплывали ужасные картины разрушенных ленинградских улиц и леденящие кровь рассказы переживших первую, самую страшную, блокадную зиму. Поэтому никакой жалости к врагам я не испытывал. Как говорится, что посеешь, то и пожнешь…

Назад я возвращался в приподнятом настроении. Усталость, вызванная длительным поиском противника, нервное напряжение атаки – все это практически не ощущалось. И если бы сразу же по возвращении Борзов дал приказ лететь вновь, я с радостью выполнил бы его.

Вскоре я поймал себя на том, что довольно громко напеваю любимый мною «Авиационный марш». В памяти тут же всплыла сцена, имевшая место еще в школе, основным действующим лицом которой была учительница пения, безуспешно пытавшаяся заставить меня правильно спеть какую-то песню.

– Давай сначала. Вот нота «до», – терпеливо продолжала она. – Теперь ты.

– До-о-о! – невпопад затянул я.

– Нет, не так! Выше надо!

Насколько «выше» должна звучать требуемая нота, я так и не сообразил, поэтому решил добавить громкости…

– У тебя что, совсем ушей нет! – искренне огорчалась учительница, и все начиналось сначала.

Лишь после нескольких неудачных попыток, сопровождаемых дружным хохотом одноклассников, она все-таки отправила меня на свое место…

…Я улыбнулся этим детским воспоминаниям и, убедившись, что мой ларингофон отключен от внутренней связи, предохраняя тем самым уши моих товарищей, продолжил свое занятие.

Тем не менее нельзя было ослаблять внимание ни на мгновение, ведь финские истребители могли атаковать практически по всему Финскому заливу. В памяти еще свежи были воспоминания о пропавших без вести моих лучших друзьях – Коле Соловьеве и Коле Шарыгине. Может быть, именно здесь их, уже считавших себя вернувшимися домой, подстерегли вражеские асы.

Слава богу, наше возвращение обошлось без каких-либо приключений, и вскоре, отдавая дань нашей полковой традиции, над аэродромом прозвучали первые в моей жизни шесть победных очередей из курсовых пулеметов, по одной за каждую тонну водоизмещения потопленного судна. Мой пульс как будто сливался с их ритмичным стрекотанием. Счастье было безграничным.

Вечером того же дня, принимая в столовой поздравления однополчан и выпивая по этому поводу законные сто грамм, я и не подозревал, что следующая же торпедная атака станет для меня одним из самых тяжелых испытаний, выпавших на мою долю за всю долгую летную жизнь.

…Наверное, каждому боевому летчику Великой Отечественной хотя бы один раз приходилось возвращаться домой, как говорится, «на честном слове и на одном крыле», ежесекундно балансируя на грани жизни и смерти. И если, несмотря ни на что, все же удавалось посадить израненную машину на своем аэродроме, для большинства авиаторов это становилось источником веры в свое фронтовое счастье и, конечно же, в надежность своего самолета. Иногда, к сожалению, бывало и наоборот – истерзанная напряжением предыдущих сражений нервная система, не выдержав этой последней капли, ломалась, в некоторых случаях необратимо. Мне посчастливилось оказаться в числе первых…

В ночь на 25 мая три экипажа нашего полка (Гептнера, мой и, к сожалению, не могу вспомнить третий) получили задание на «свободную охоту». Маршрут остался тем же, только взлет произвели на несколько часов раньше, избегая однообразных шаблонных решений.

Поначалу вылет как две капли воды походил на предыдущий – тот же безрезультатный поиск цели в Рижском заливе и на выходе из него, тот же поворот на север. Даже транспорт водоизмещением 3 000 тонн попался нам практически в том же самом районе, немного юго-восточнее предыдущего. Оставалось лишь вновь зайти с темной стороны горизонта, подобраться поближе и…

Сперва все складывалось в нашу пользу, и сразу же после

сброса торпеды я привычным движением левой руки дал обоим моторам полный газ, стараясь как можно быстрее проскочить над палубой… Тем более, как мне тогда казалось, нас до сих пор еще не заметили…

Именно это и стало той самой роковой ошибкой, едва не стоившей жизни моему экипажу. То, что было единственно правильным в дневных условиях, в сумерках белой ночи оказалось абсолютно неприемлемым. Вырывавшиеся из коротких выхлопных глушителей снопы огня помогли вражеским зенитчикам поставить огневой заслон точно по направлению движения моего самолета. И я прошел как раз сквозь него…

Как град по железной крыше, сыпанули по фюзеляжу десятки осколков. Самолет резко дернулся, словно столкнувшись с невидимой преградой, задрожал мелкой дрожью и, многократно потяжелев, стал понемногу терять высоту, заваливаясь на левое крыло. В кабине появился дым…

Я тут же повернул голову и обомлел… Левый двигатель полностью объят дымом, сквозь который настойчиво пробиваются язычки пламени… «Все, – молнией пронеслось в мозгу, – конец!» Но еще на долю секунды раньше я машинально, даже не задумываясь над своими действиями, перекрыл подачу топлива к левому мотору и включил его противопожарную систему. И тут же сунул правую ногу вперед с одновременным поворотом штурвала в ту же сторону, чтобы парировать заваливание самолета.

Эта мгновенная реакция, опередившая осмысление создавшейся ситуации, спасла нам жизнь. Огонь почти сразу исчез, а дымный шлейф выгорающего масла, еще немного потрепавшись на ветру, вскоре бесследно растаял в сумерках. Попытка перевести винт во флюгерное положение не удалась из-за полного отказа электросистемы. Приборы, питавшиеся от нее, превратились в бесполезные декорации. Остались лишь индикатор температуры правого двигателя да магнитный компас. «Ну ничего, чтобы добраться домой, хватит!»

Связь с экипажем тоже пропала. Осмотрев через остекление пилотской кабины изрешеченную осколками носовую часть самолета, я с ужасом подумал о своих товарищах, Иване Бабанове и Иване Двойнишникове, людях, ставших для меня за эти месяцы практически родными.

Поверьте, это не преувеличение, ведь боевой экипаж – не просто коллектив, связанный выполнением общей боевой задачи, а скорее семья, в которой все понимают друг друга с полуслова, с полувзгляда. В которой все общее – и победа, и смерть…

Внутри меня все похолодело… «Бабанов вряд ли уцелел…

Слишком уж много осколков… Наверное, и Двойнишникову изрядно досталось…» Но времени предаваться унынию или каким-либо другим эмоциям не было. Ребятам уже ничем не помочь, остается спасаться самому. Но все же в глубине души теплилась надежда, что им повезло отделаться лишь ранениями…

Конечно, в подобной ситуации ни о каком наблюдении за судьбой атакованного транспорта и речи быть не может. Тут хоть бы до дома дотопать. А самолет, обремененный умолкнувшим мотором, да еще и незафлюгерованным винтом, так и норовит развернуться влево и, кувыркнувшись через крыло, камнем рухнуть в воду… Малейшее неверное движение – и все… Высота слишком мала, чтобы успеть исправить ошибку. Так что держу машину «на руках», словно младенца, уговаривая ее, как живое существо: «Родная моя «двоечка»! Только продержись! Тебе тяжело, знаю. И мне тоже. Давай, милая, не подведи!» И самолет, словно внимая моим мольбам, хоть тяжело, но все-таки продолжает свой нелегкий путь на восток…

Иду на минимальной высоте, до пятнадцати метров, стараясь буквально слиться с морем. Так меньше шансов, что обнаружат. Как назло, солнце светит прямо в глаза… Но это не страшно… Главное, уцелевший мотор пока не барахлит… На всякий случай все же стараюсь держаться в видимости эстонского побережья – какой-никакой, но шанс спастись в случае чего… А там, если повезет, переберусь через линию фронта…

Одна минута следует за другой, а самолет как будто повис в воздухе. Лишь немного изменяющаяся конфигурация береговой линии убеждает меня в обратном. Бросаю взгляд на часы – сейчас я должен находиться над противолодочными сетями, в три ряда перегородившими Финский залив от Таллина до Хельсинки. Где-то рядом должны быть немецкие сторожевые катера, их охраняющие… А вот и они… Постреляли по мне, конечно, но так, больше для острастки. Слишком уж далеко я пролетал.

На исходе сороковой минуты, прошедшей с момента атаки, показались острова Гогланд и Большой Тютерс, промежуток между которыми мы называли «воротами». За ними – Лавенсаари, где располагался полк истребителей под командованием Василия Голубева. На душе стало намного спокойнее – в случае чего, сяду у них…

Внезапно слева-спереди появились темные силуэты двух быстроходных десантных барж, направлявшихся как раз в нашу сторону. Враги, никаких сомнений. Нашим нечего делать в этом районе. «Хоть бы удалось проскочить… Только бы не заметили…»…

Вдруг… раздались пулеметные очереди из кабины стрелка.

«Ваня! Стой! Ты что делаешь!» – закричал я изо всех сил, как будто он, отделенный от меня бомбоотсеком, мог что-либо услышать… Вот тут-то немцы и отозвались… А я иду прямо, лишенный возможности хоть какого-либо маневра, держусь, чтобы только не упасть. Словом, идеальная мишень… Но, видно, кому-то там, на небе, я был очень-очень небезразличен, иначе никак не объяснить тот факт, что обычно столь метким немецким зенитчикам не удалось даже одним-единственным осколком зацепить мой самолет.

Едва успев перевести дух, по привычке глянул на приборную доску: температура моего правого мотора уже переползла за двести градусов. Открыть юбки, увеличивающие продув охлаждающего воздуха, не могу – не работают. Гидросистема перебита.

Тем не менее я решил не садиться на Лавенсаари, а идти дальше. Двигатель, несмотря ни на что, работает нормально, температура пока не растет. Эх, была не была! Полечу до Кронштадта, там тоже аэродром имеется, Бычье Поле. Оттуда все-таки легче будет перегнать домой подремонтированный техниками самолет.

И вновь израненная машина продолжает свой путь. Мои нервы, натянутые до предела, словно вросли в ее лонжероны и нервюры, улавливая даже самое незначительное подрагивание плоскостей. В этот момент мы, как никогда ранее, нераздельно слились в одно целое, так, что едва возможно было бы провести четкую границу между человеком и ведомым его волей самолетом.

…Именно тогда я окончательно понял: крылатая машина – такое же живое существо, как и любое другое. Она – не просто металл, по воле человеческого разума принявший форму летательного аппарата. Она – живая душа, жаждущая от летчика такта и уважения, в награду за это отвечающая искренней любовью и преданностью, вынося его на своих крыльях из, казалось бы, безвыходных ситуаций.

Может быть, человеку, далекому от авиации, подобные рассуждения покажутся несколько фантастическими. Скорее всего, скажет он, чудесное спасение экипажа от неминуемой гибели – заслуга лишь конструкторов, талантливо спроектировавших планер и двигатель, и летного мастерства пилота, да и вообще, нет в этом «бездушном железе» ничего такого, чего нельзя было бы оценить формулами аэродинамики и прочности… Очень может быть… Но, думаю, бывалый летчик, услышав подобные рассуждения, просто многозначительно промолчит, не желая вступать в бесполезные споры…

Добравшись до Кронштадта, я, немного подумав, направился домой. «Чего уж там! Дотянем домой, до Каменки всего ничего осталось, минут десять. Мы оба выдержим это!»

…Вспоминая эти полтора часа, проведенные на грани жизни и смерти, до сих пор удивляюсь счастливому стечению обстоятельств, позволившему мне остаться в живых. И то, что при хорошей видимости на протяжении четырехсот километров нам не встретился ни один вражеский истребитель, можно расценивать лишь как необъяснимое везение…

Наконец мы дома, начинаю разворачиваться для захода на посадку. Сейчас необходима предельная собранность. Расслабляться – смерти подобно. Стоит лишь на мгновение зазеваться, самолет, до сих пор заботливо оберегавший тебя сотни километров, словно строптивый жеребец, почуявший волю, тут же ударит о землю своего беспечного наездника. Не счесть подобных случаев в авиации.

Честно признаться, вначале хотел на пузо садиться – давления в гидросистеме, с помощью которой выпускались шасси, нет. Затем все же решил попробовать аварийный выпуск, работавший от сжатого воздуха. Дернул ручку, смотрю – а шасси-то вышли. Хорошо!

Захожу на посадку… Боковые колеса коснулись матушки-земли. Так… Опускаю нос. Но что это? Самолет хоть понемногу, но все-таки катится в сторону обочины взлетно-посадочной полосы… И пока он движется еще слишком быстро, ничего поделать с этим нельзя. Тормоза ведь тоже от гидросистемы работают… А ее нет… Использовать аварийную воздушную систему рано… Она же ведь сразу затормозит колеса. Тогда – не миновать аварии!

Вот черт! На обочине куча песка лежит, и мы как раз на нее идем! Она уже совсем близко… Будь что будет! Торможу. Самолет резко вздрогнул, несколько раз качнулся взад-вперед и замер… Сразу же выключаю двигатель. «Все! – отлегло от сердца. – Сели…» Откинулся на спинку сиденья, чтобы немного перевести дух. Смотрю – глазам не верю… Из-за носовой части, как всегда спокойный, выходит Иван Бабанов со своей неизменной штурманской сумкой. Жив! Слава богу!

Сколько я просидел в кабине, отходя от пережитых потрясений, затрудняюсь сказать. Наверное, не больше минуты. Помню лишь, как, услышав отдаленный звук подъезжающего автомобиля, повернул голову направо и скорее угадал, чем увидел, в сидевшем рядом с водителем офицере Ивана Ивановича Борзова…

– Товарищ командир! Разрешите…

– Потом доложишь! – прервал он меня, пару раз обошел вокруг самолета и, внимательно осмотрев его, задумчиво произнес: – Ты просто счастливчик!

Вскоре подошли техники во главе с инженером полка. Их удивлению также не было границ. И точно, машина изуродована так сильно, что, глядя на нее, с трудом можно было поверить, что она не только дошла домой, но и совершила нормальную посадку так, как и положено – на колеса. Ее носовая часть местами походила на решето, изрядно досталось и фюзеляжу. При более детальном осмотре техники насчитали в общей сложности сто пятьдесят семь пробоин…

Прямое попадание снаряда превратило переднюю часть левого двигателя в хаос искореженных обломков… И вот ведь повезло – бензиновые трубки оказались совершенно неповрежденными! Именно это и спасло нас, ведь летали мы на высокооктановом «Б-100». Попади он на горячий мотор… и все – пожар неминуем. Сбить пламя, скорее всего, не получилось бы – необходимого для этого запаса высоты у нас не было совершенно… А горит самолет не более пяти минут. Так что, попади снаряд хоть чуть-чуть не туда… там бы мы и остались.

Второй снаряд угодил как раз между мной и стрелком-радистом, прямо в перегоночный бак, а третий, разорвавшийся в хвостовой части фюзеляжа, имел не меньшие шансы отправить нас на корм рыбам. Его осколки едва не перебили один из двух десятимиллиметровых плетеных тросов управления рулем высоты, оставив неповрежденной всего лишь одну жилку. Именно на ней и висели целых полтора часа наши жизни. Хорошо, что не было необходимости производить резкий маневр, как это происходит, например, при встрече с вражескими истребителями. Потяни я хоть немного сильнее штурвал на себя…

Да и с этой самой кучей песка тоже занятная история получилась. Передняя стойка обогнула ее, прокатившись буквально по краю. Самолет при этом остановился так, что песок оказался как раз посередине между боковыми колесами…

Но удивительнее всего то, что экипаж отделался всего лишь легким испугом: стрелок-радист обошелся легкими царапинами, а я – пробитой осколками фуражкой. Штурмана вообще даже не задело. И это при таких повреждениях, когда, казалось, надо было уменьшиться до размеров насекомого, чтобы пройти сквозь этот смертоносный ливень. Тем не менее факт налицо: все трое остались целыми и невредимыми… «Теперь точно до Победы доживешь!» – говорили друзья, хлопая меня по плечу, и наверное, впервые за последнее время у меня появилась хоть робкая, но все-таки уверенность, что именно так оно и будет. Неудивительно,

что именно этот день я считаю своим вторым днем рождения…

Немного позже меня вновь поздравляли. Атака моя оказалась результативной, и тот самый транспорт, едва не стоивший мне жизни, ныне покоится там, куда чуть было не отправил меня, – на дне Балтийского моря.

Но тогда, сразу после возвращения, я практически не вспоминал о нем. Мои мысли были заняты совершенно другим. Память вновь и вновь возвращалась к тому самому моменту, когда я оказался на линии огня. Что это – роковое стечение обстоятельств или моя личная ошибка? И мне никак не удавалось переключиться на что-нибудь другое. Ведь эта же самая ситуация может повториться в следующем вылете, а на одном лишь везении далеко не уедешь.

Конечно, в тот день эмоции просто зашкаливали, не позволяя мне собраться с мыслями. Они сумбурно метались из стороны в сторону, словно вольная птица, неожиданно попавшая в клетку. Перед глазами, как обрывки кинохроники, хаотически мелькали отдельные эпизоды только что завершившегося полета…

Вот так, в абсолютном молчании, погруженные в свои собственные переживания, мы и не заметили, как добрели до столовой. После «ста грамм» настроение немного улучшилось.

Но нервное перенапряжение вскоре дало о себе знать внезапно навалившейся усталостью, практически моментально потяжелевшими конечностями и непреодолимым желанием забыться в объятиях сна. Помню, как, сидя в автобусе, теребил пальцем рваную рану на околыше своей фуражки. В этот раз смерть прошла совсем рядом, как никогда ранее…

Но поспать вдоволь так и не удалось. Около двух часов дня меня растолкал дежурный матрос.

– Товарищ лейтенант, – сообщил он, – к вам девушка пришла, у входа ждет…

Словно подброшенный невидимой пружиной, я вскочил с кровати и, моментально одевшись, поспешил по направлению к лестнице. И как будто не было ни тяжелейшего ночного вылета, ни связанного с ним полного истощения всех моральных и физических сил… Любимая ждала меня за дверью, и одного этого оказалось достаточно, чтобы вдохнуть новые силы в измученное тело…

Едва увидев меня, Маша слегка вздрогнула. Ее обычно веселый жизнерадостный взгляд сегодня был слишком взволнованным. «Что-то случилось?» – екнуло сердце…

– А вот и наш герой! – стали подначивать меня друзья-летчики, стоявшие рядом. – А где же твой головной убор? Нехорошо как-то, не по форме…

Моя фуражка так и осталась лежать на тумбочке. Вернее, я специально оставил ее там. Своим видом она уже никак не соответствовала назначению. Да и Машу волновать совершенно не хотелось. У нее своих проблем по горло. Тем более что на свете существуют гораздо более приятные темы для разговоров двух влюбленных.

Но, глядя на улыбающиеся лица моих товарищей, я догадался, что они, не пожалев ярких эпитетов, рассказали Маше обо всем, что со мной произошло, и скорее всего, с большими преувеличениями. Вот она и переживает.

– Раз из такого пекла живым вернулся, – никак не могли угомониться товарищи, – считай, экзамен на зрелость сдал! Теперь и жениться можно!

Еще несколько минут не умолкали шутки и смех. Лишь мы двое стояли молча.

– Мне в комитет комсомола надо, – тихо сказала Маша, когда ребята наконец оставили нас наедине, – взносы отдать. Сможешь меня проводить?

Ее глаза так и светились надеждой, и мне было очень тяжело отказать ей. Я ведь военный и, следовательно, не могу распоряжаться собой по своему усмотрению… Но мне повезло и сейчас – в этот самый момент в поле зрения показался Смольков, мой командир эскадрильи.

– Хорошо, иди, – разрешил он. – Но чтоб через два часа вернулся, не позже. Это все, что я могу для тебя сделать.

Поблагодарив командира, мы направились к трамвайной остановке. Наверное, Маше очень хотелось подробно расспросить меня о том, что же на самом деле произошло в сегодняшнем вылете. Но она, будучи очень чуткой и тактичной девушкой, прекрасно понимала: сейчас я совершенно не расположен обсуждать эту тему. Поэтому мы просто шли рядом, болтали о всякой всячине, наслаждаясь своим неожиданным счастьем, которым была для нас каждая возможность побыть вместе…

Двадцать минут, которые Маша пробыла в комитете комсомола, располагавшемся на улице Карла Маркса, тянулись ужасно долго. За это время участок тротуара перед фасадом его здания был многократно исхожен мной вдоль и поперек. И опять, как по дороге в столовую, моими мыслями безраздельно завладели неприятные воспоминания о пережитом. Черный дым, словно флаг, развевающийся на ветру, бесплодные попытки докричаться до экипажа, щемящее чувство одиночества – все это никак не хотело отпускать меня. Лишь появление Маши вновь вернуло мне хорошее настроение. «Спасибо, милая», – с нежностью подумал я.

И вот мы не спеша идем по направлению к остановке. В запасе еще почти час, но он, к превеликому сожалению, тает слишком быстро, неотвратимо приближая момент расставания. Правда, сколько времени ни дай нам тогда, все равно его никак бы не хватило. Это неудивительно, ведь мы молоды и влюблены друг в друга. И над нашим счастьем черной зловещей тенью нависает война. Она вольна навеки разлучить нас в любой момент, поэтому каждая встреча может стать последней…

Не знаю, почему я повернул голову направо. Первое, что бросилось в глаза, были четыре буквы названия учреждения, мимо которого мы проходили и ранее, ни разу не обращая на него никакого внимания. Это был ЗАГС. Неожиданно даже для самого себя я, замедлив ход, сказал своей спутнице: «Пойдем?» – «Пойдем», – спокойно ответила она. Мы настолько сроднились за эти восемь месяцев, что научились понимать друг друга без лишних слов…

Между прочим, никогда ранее между нами даже и разговора никакого не велось на эту тему. Правда, пару месяцев назад было дело, но разве только в шутку: «Поженимся… Не поженимся… После Победы, если доживем»… А как по-другому? Планировать свою жизнь хотя бы на несколько дней вперед было верхом оптимизма. Да мы и не пытались, жили сегодняшним днем, всем сердцем радуясь каждой выпавшей на нашу долю минуте счастья…

И тут вдруг резкий поворот… Такое спонтанно принятое решение на первый взгляд может показаться слишком уж импульсивным, более подобающим романтическим подросткам, чем взрослым, хоть и довольно молодым людям. Но это совсем не так.

Ведь нас связывала не просто любовь, как говорится, с первого взгляда. Такая любовь, не подкрепленная ничем иным, подобно спичке, мгновенно вспыхивает, ярко горит, дотла сжигая сердце огнем неистовой страсти, и, полностью опустошив его, столь же быстро угасает. Кроме этого нас связывало полное совпадение жизненных ценностей, мыслей и желаний. Именно поэтому наши взаимные чувства с каждым днем становились все крепче. Мы были созданы друг для друга и даже на мгновение не могли, да и не хотели, представить рядом с собой другого человека.

Может быть, повлияла недавняя переделка, из которой мне удалось выскочить, укрепив мою веру в то, что я выживу в этой кровавой мясорубке… Так что решение узаконить наши отношения вызревало уже давно, и мы уже были готовы к нему. Тем не менее, переступая порог ЗАГСа, я ощутил некоторое

волнение, правда, приятное.

– Чем могу помочь, молодые люди? – доброжелательно спросила симпатичная пожилая женщина, сидевшая за большим дубовым столом.

– Мы решили зарегистрироваться, – стараясь выглядеть совершенно спокойным, ответил я.

– Хорошо. Дайте, пожалуйста, ваши документы.

Смотрю, Маша свой паспорт достает из сумочки… А у меня с собой лишь бумажка, удостоверяющая, что ее предъявитель действительно лейтенант Шишков, проходящий службу в 1-м Гвардейском минно-торпедном авиационном полку.

– Вот, – говорю с некоторым замешательством в голосе, – у меня только это…

На удивление, регистратор несколько секунд покрутила в руках мое «удостоверение», улыбнувшись, посмотрела на нас, достала из ящика стола печать и шлепнула ее на наши документы. Еще несколько минут ушло на оформление свидетельства о браке. Вот и вся церемония.

Вышли мы из ЗАГСа, сели на трамвай и приехали на нашу остановку. Смотрю – ребята навстречу идут.

– Товарищи летчики и штурманы! Ваше пожелание выполнено! – Эти слова я стараюсь произнести четко и бесстрастно, подражая докладу старшим по званию. Но, конечно, счастливая улыбка все-таки пробивается сквозь напускную серьезность. – Расписались мы… Только что.

Тут уж боевые друзья подсуетились, достали бутылку спирта, организовав легкую закуску. На «сладкий стол» был подан шоколад. Но самым главным подарком стало разрешение командира отсутствовать в расположении части до трех часов ночи. Свадьба свадьбой, а война продолжается…

С тех пор нам многое пришлось пережить вместе. Были как радостные, так и тяжелые времена. Но вне зависимости от этого мы всегда знали: что бы ни случилось, у каждого из нас всегда есть человек, способный поддержать в трудную минуту. Наши чувства выдержали всестороннюю проверку на прочность. И сегодня, шестьдесят восемь лет спустя, я никак не могу представить себе свою жизнь без любимой Машеньки.

Испытания, подобные тем, что нам пришлось пережить в последнем полете, никак не могли пройти бесследно. И, несмотря на удачное завершение этого тяжелого дня, я все равно чувствовал себя не слишком хорошо. Да, было счастье от сознания того, что любимая девушка стала моей законной женой, тронули мое сердце и простые искренние поздравления друзей и командиров, была, конечно же, гордость за одержанную с таким

трудом победу…

Но свинцовая тяжесть, волнами разливавшаяся по всему телу, никак не хотела отступать, нашептывая мне колыбельные мотивы. Тогда я старался не прислушиваться к своей усталости и, забыв о ней, сконцентрировать внимание на разговорах, которые велись рядом. Иногда это мне удавалось, и несколько моих удачных шуток вызвали всеобщий гомерический смех… Временами бывало и совсем наоборот – бороться со сном становилось все труднее, и тогда реальность как будто ускользала от меня, все происходившее со мной казалось каким-то далеким и нереальным…

Утро следующего дня хоть и принесло заметное улучшение моего самочувствия, но о полном восстановлении, конечно же, не могло быть и речи. Не в лучшей форме находились и остальные члены моего экипажа. Но военное время не знает жалости и снисхождения, и получи мы новое задание, безо всяких колебаний и сомнений отправились бы его выполнять. Только вот лететь нам было не на чем – моя голубая «двойка» требовала серьезного ремонта, а свободных самолетов в полку не было. Да и Борзов прекрасно понимал, что, отдав нам боевой приказ, фактически подписал бы нам смертный приговор. В общем, так или иначе, Иван Иванович принял самое разумное решение – отправить наш экипаж в дом отдыха летного состава Балтийского флота, расположенный в Приютино.

Пока полковой автобус везет нас к месту назначения, я, как обычно, смотрю в окно. Это нехитрое занятие всегда дарит мне состояние блаженного покоя. Мимо степенно проплывают бесконечные ряды устремленных в небесные выси великанов-сосен, между стволами и игольчатыми лапами которых проглядывают живописные лужайки – простая и вместе с тем завораживающе красивая картина природного великолепия. Попадавшиеся на пути небольшие домики ленинградских окраин и дачных районов, обрамленные вековой зеленью, кажутся настолько сроднившимися со своим естественным окружением, что поневоле проникаешься желанием прожить всю оставшуюся жизнь именно тут…

Полностью поглощенный своими мыслями, я не сразу заметил, как автобус замедлил ход и вскоре остановился неподалеку от аккуратного двухэтажного строения.

– Вот мы и приехали, – объявил матрос, сидевший за рулем.

Мы с Бабановым, не медля, выбрались наружу, а вот Двойнишников немного задержался. Мягкое место, оцарапанное осколками, немного сковывало его движения. Не успели мы осмотреться по сторонам, как к нам подошли несколько человек,

среди которых был и наш однополчанин Гриша Бажанов.

– Ну что, ребята, – весело сказал он, обменявшись с нами крепким рукопожатием, – сначала становитесь на довольствие, занимайте койки – и айда к нам!

Мы тут же последовали совету бывалого фронтовика и вскоре уже раскладывали по стоявшим у кроватей тумбочкам свои нехитрые солдатские пожитки. Покончив с этим немудреным занятием, тут же выходим на свежий воздух – грех засиживаться дома при такой хорошей погоде.

Красота этого живописного места оказалась необыкновенным лекарством, которому, вполне вероятно, к вечеру первого же дня оказалось бы под силу заставить меня начисто забыть о войне… Но увы. И в столовой, и в комнатах отдыха, и на улице любой разговор неминуемо возвращался к боевым полетам, опасностям, им сопутствующим, и различным ухищрениям, позволявшим нам, летчикам, остаться в живых. Ничего не поделаешь, война настолько глубоко пробралась внутрь каждого из нас, что стала неотъемлемой частью нашего сознания.

Но кипучая энергия молодости все равно брала свое. Те, кому позволяло состояние здоровья, вели жаркие футбольные баталии. Постоянных команд не было, поэтому перед каждым матчем формировались совершенно другие коллективы, правда, так было даже интереснее. Остальные занимали свои места на длинных скамейках, шумно споря о том, кто же все-таки выйдет победителем в сегодняшней встрече. Сплошь и рядом заключались всевозможные пари, словом, страсти кипели, как во время настоящего футбольного чемпионата. Я, как один из немногих совершенно здоровых, принимал участие практически во всех играх и почти с тем же азартом, что и в далеком детстве, изо всех сил пинал мяч в сторону ворот противника. Тут же, совсем рядом, находилась и волейбольная площадка с настоящей сеткой, но мы редко пользовались ей, отдавая предпочтение футболу.

Конечно, имелись и другие способы приятного проведения досуга, но они практиковались уже в вечернее время. Собирались группы из нескольких единомышленников, скидывались на покупку спиртных напитков и после их распития направлялись на танцы. Но это в основном холостяки. Мы же с Иваном Двойнишниковым при первой же возможности стремились сбежать к своим женам, но увы, это не всегда получалось. В числе других женщин они, отработав положенное время на основном месте работы, привлекались к уборке улиц, пострадавших от бомбежек и обстрелов, восстановлению промышленных предприятий… Словом, им было не до нас…

А наше основное время проходило в прогулках и беседах. Правда, компании в основном подбирались по возрастному критерию, поэтому Бажанов гораздо больше общался со своими сверстниками, чем с нами. И вот однажды я, направляясь в столовую, увидел Гришу в окружении нескольких летчиков и, поскольку мне оказалось по пути, присоединился к ним. Мое внимание сразу же привлек невысокий плотно сбитый мужчина с изуродованным давними ожогами лицом. «Вот это досталось человеку», – с ужасом подумал я, представляя себе, какую нечеловеческую боль ему пришлось перетерпеть…

Вечером я спросил у Гриши об этом летчике и в ответ услышал совершенно невероятную историю, которая в устах другого человека вполне могла бы вызвать у меня полное недоверие. Тем не менее она была абсолютной правдой…

Леонид Белоусов начинал свою армейскую жизнь в пехоте, но, заболев небом, поступил в Борисоглебскую военную авиационную школу летчиков и окончил ее в 35-м году. Еще до начала войны с Финляндией Леонид был поднят на перехват самолета, нарушившего нашу границу. Неприятель, почувствовав опасность, скрылся, а для Белоусова этот полет стал роковым. Внезапно испортившаяся погода помешала посадке, самолет потерпел аварию и загорелся. Обожженного летчика удалось спасти лишь каким-то необъяснимым чудом, но его лицо оказалось изуродованным навсегда.

Леонид перенес множество пластических операций, после чего вместо восстановительного отдыха, на котором так настаивали врачи, добился возвращения в полк – как раз в это время началась финская война, и отважный летчик не считал для себя возможным оставаться в тылу. В январе 40-го его боевые заслуги были отмечены орденом Боевого Красного Знамени.

Но самым главным испытанием на прочность стала для Леонида Великая Отечественная. Белоусов прикрывал от налетов вражеской авиации спасительную для Ленинграда Дорогу жизни, наносил штурмовые удары по немецкому переднему краю, вел воздушную разведку… В декабре 41-го его самолет был сбит, а Леонид воспользовался парашютом. Немцы не сочли для себя зазорным попытаться расстрелять повисшего на стропах беззащитного человека. Несмотря на тяжелые ранения, Леонид все же остался в живых, но из-за начавшейся гангрены спасти его перебитые вражескими пулями ноги врачи так и не смогли. Одну из них пришлось отрезать выше колена…

Казалось бы, все. С авиацией покончено раз и навсегда. Но настоящий пилот, всей душой влюбленный в небо, никак не мог смириться с этим суровым приговором, и в начале 44-го Белоусов

вернулся на Балтику, в свой родной 4-й Гвардейский истребительный полк.

– Представляешь, Миша, – восторгался Бажанов, – он на «Ла-5» все необходимые тренировки прошел! Скоро на боевые задания летать будет! Без обеих ног! Железный мужик!

– Да, – восхитился я, – настоящий летчик!

…Забегая наперед, расскажу о дальнейшей судьбе Белоусова. Ему действительно удалось осуществить задуманное, и наравне с другими летчиками своего полка он стал принимать участие в воздушных сражениях, сбив несколько вражеских самолетов.

После окончания войны Леонид уволился в запас, но из авиации так и не ушел, став начальником ленинградского аэроклуба. Некоторое время спустя, когда состояние здоровья не позволило ему подниматься в небо даже на учебном самолете, Белоусов стал работать директором таксопарка.

Удивительно, но Золотую звезду отважный пилот получил с довольно большим опозданием. Заслуженная награда нашла своего героя лишь в 57-м году…

«…Вернуться в авиацию без обеих ног… – вновь и вновь размышлял я. – Через что только ему довелось пройти, чтобы все-таки добиться своего! Для этого надо быть больше чем солдатом, больше чем летчиком…»

Немногим менее двух недель длился мой отдых в Приютино. Я полностью восстановил свои физические и моральные силы и уже начал немного тяготиться вынужденным бездействием. Как раз в это самое время техники закончили восстановление моего израненного самолета, а значит, моему экипажу пришло время возвращаться назад, в полк. С легким оттенком грусти я, окинув прощальным взглядом уютный домик, в котором мне довелось провести эти прекрасные дни, уверенно заскочил в приехавший за нами «ЗИЛ». Я вновь был готов встретиться со всеми сложностями и опасностями нашей тяжелой боевой работы.

Небо вольностей не прощает

Шалости в воздухе совершенно недопустимы. Эта очевидная истина, написанная кровью проигнорировавших ее авиаторов, не нуждается ни в каких пояснениях. Тем не менее юность и свойственная ей бесшабашность, порой переходящая в откровенную дурость, провоцируют пилотов на действия, подвергающие их жизни ненужному риску. Конечно, инструкторы и старшие товарищи по мере своих сил стараются предостеречь молодежь от этого, но слишком большим оказывается соблазн блеснуть удалью перед товарищами. Да и в собственных глазах свой авторитет поднять тоже очень хочется: «Чкалов под мостом пролетел… А мне что, слабо?!»

Чего греха таить, в свое время я тоже был не прочь похулиганить в воздухе. Конечно, о повторении подвига Чкалова и речи не могло идти, а вот пройтись на высоте метров пятнадцать прямо над работавшими на поле женщинами, со смехом наблюдая за тем, как они, побросав свои нехитрые инструменты, испуганно разбегаются в стороны… Еще в 42-м было дело. Раз, другой, третий… Вскоре кто-то пожаловался нашему начальству, и я тут же получил заслуженный нагоняй, на чем, собственно, для меня все баловство и закончилось.

Выдумки других хулиганов от авиации, по крайней мере те, свидетелем которых мне довелось быть, носили столь же «невинный» характер, но лишь одна из них настолько выделяется среди других, что заслуживает отдельного упоминания. Этот случай произошел в Саранске, в том же 42-м году. Помню, горюче-смазочные материалы были тогда в дефиците, и однажды с маслом для двигателей стало совсем туго. А вот в Саратове оно имелось, даже с некоторым излишком, которым наши коллеги смогли поделиться с нами.

Для доставки масла был выбран экипаж Вити Пряникова. Полет из Саранска до Саратова хоть и проходил на достаточном удалении от линии фронта, тем не менее не являлся абсолютно безопасным – всегда присутствовала вероятность встречи с немецкими охотниками, залетевшими в наш тыл в поисках легкой добычи. Вот и приходилось идти всю дорогу, не забираясь выше двухсот метров и постоянно следя за воздухом.

В тот день все начиналось хорошо. На небе ни облачка, фрицев не видно. Мелькающие под крылом ландшафты настраивают на мирный лад… И вдруг ни с того ни с сего штурвал резко уходит вперед, самолет тут же клюет носом вниз, начиная планировать к земле. Витя пытается выровнять машину,

подтянув штурвал к себе, но тот совершенно не реагирует на действия пилота. А земля-матушка все ближе и ближе…

Витя уже успел мысленно распроститься со своей жизнью, как штурвал так же неожиданно отклонился назад, переведя самолет в достаточно крутой набор высоты. Все бы хорошо, но скорость-то падает. Еще немного, и машина, потеряв скорость, сухим осенним листом рухнет на землю…

Так самолет и выписывал в небе синусоиды целых пять минут, заставляя несчастного Витю дрожать от страха. А затем, словно по мановению волшебной палочки, машина вновь перешла в полный и безраздельный контроль пилота. Как будто ничего не происходило. Мистика какая-то…

На самом деле ларчик открывался просто – все эти «необъяснимые» выбрыки происходили по воле стрелка-радиста. Соскучился парень, вот и решил подшутить над командиром. Дело в том, что в хвостовой части «Ил-4» находился так называемый весовой компенсатор, служивший для совмещения центра тяжести руля высоты с осью его вращения, проще говоря, противовес. Длинный такой рычаг с массивным грузом на конце. Вот им-то и воспользовался шутник. То вниз его прижмет, то вверх поднимет, заставляя самолет переходить то в набор высоты, то в пикирование…

Неизвестно, догадался бы Витя, что на самом деле происходило с его самолетом, или нет… Только сам стрелок-радист, обрадованный своей удачной выдумкой, не выдержал пытку молчанием и сразу же после приземления открыл командиру секрет загадочной неисправности машины: «Здорово, – говорит, – я тебя прокатил!» И тут же получил кулаком по улыбающейся физиономии…

– Сам домой полечу, – в пылу гнева кричал Витя, – а ты пешком топай! Как хочешь, но чтобы вовремя в части был! Иначе – под суд пойдешь!

Конечно, долго держать обиду друзья не могли и, помирившись в тот же самый день, вовсю смеялись над произошедшим. Какое-то время после возвращения домой они хранили непробиваемое молчание, объясняя синяк на лице стрелка-радиста объективными причинами, но затем, все-таки не удержавшись, проболтались…

Конечно, на войне подобные шалости совершенно не практиковались, но… Я уже упоминал о том, что в нашем полку существовала традиция давать победный салют над своим аэродромом – своего рода гвардейский шик. Враг потоплен, настроение прекрасное, так и тянет похвалиться. Пронесся на бреющем прямо над полосой, горку сделал со стрельбой из

курсовых пулеметов: встречайте, мол, победителя, затем – боевой разворот, коробочка и посадка. И чем чище и уверенней выполнены все элементы этого представления, тем выше твой профессиональный престиж.

Хоть и достаточно редко, но все же бывало и так: расслабился на радостях, зазевался, и на тебе – «козла» на посадке оторвал… Такое происшествие никак не могло пройти мимо внимания острых на язык товарищей и безвозвратно портило все настроение на ближайший вечер. Да и самому неприятно – что же ты за летчик, если сесть грамотно не смог… Выползаешь из самолета как побитая собака и стараешься пройти на КП незамеченным…

Некоторые горячие головы стремились пройтись над полосой, чуть ли не цепляясь винтами за грунт: «Смотрите, вот какой я мастер!» До поры до времени подобное гусарство сходило с рук, и молодые пилоты с жаром вступили в соревнование с опытными. Однажды это закончилось трагедией…

Штурман Михаил Советский тяжело переживал гибель своего друга Юрия Бунимовича. Даже беглого взгляда хватило бы, чтобы понять: этого статного, крепко сбитого парня жестоко терзает неугасимая боль. Михаил, замкнувшись в себе, стал держаться в стороне от всеобщего веселья и старался свободное время проводить в одиночестве. Видя отчаяние Советского, Борзов предложил тому отпуск, но Михаил наотрез отказался: «Мое место здесь, в полку!»

И Советский продолжил воевать. Он был одним из самых лучших штурманов полка, поэтому многие радовались возможности пойти с ним на боевое задание. Так он и летал то с одним, то с другим экипажем, пока в июне 44-го в 1-ю эскадрилью полка не прибыл пилот Аркадий Гожев. Новый летчик, хоть и был старше меня лет на десять, отличался очень общительным характером, знал много веселых историй и умел их рассказать. Неудивительно, что вскоре после прибытия он перезнакомился практически со всеми и легко влился в наш фронтовой коллектив.

Свою летную биографию Аркадий начинал на одномоторных самолетах, по-моему, на истребителях, но затем, уже не помню как, попал в торпедоносную авиацию. Гожев, как и многие другие новобранцы, стремился поскорее вступить в единоборство с противником, и чтобы наиболее безболезненно ввести его в строй, штурманом к нему назначили опытного Михаила Советского.

Новый экипаж успел сделать около пяти вылетов, но, увы, безрезультатных. Несмотря на все усилия, цель так и не была обнаружена, но 22 июня удача улыбнулась Гожеву и Советскому –

в районе Таллина им удалось потопить вражеский транспорт. Для Михаила это уже не новость, а вот для его товарища…

Добиться успеха в первой же атаке – такая невероятная удача не могла не вскружить голову. И уж конечно, пилоту непреодолимо хотелось исполнить свой первый гвардейский салют с максимальным блеском. Может, подвела свойственная его темпераменту излишняя самонадеянность, а может, в самое неподходящее время отказал мотор… Как бы то ни было, Гожев, опустившись слишком низко, зацепил крылом за землю… Так погибли перспективный летчик и многоопытный штурман. Выжить в этой катастрофе удалось лишь стрелку-радисту…

Бунимович, Победкин, Советский… Следующим в этом скорбном списке прославленных балтийских торпедоносцев, встретивших смерть практически у себя дома, стал Вадим Евграфов, самый молодой Герой Советского Союза нашего полка. Характер этого подвижного худощавого парня легко можно передать одним штрихом – он был настолько уверен в своих силах, что не допускал даже малейшей вероятности существования такого боевого задания, которое могло бы оказаться ему не по плечу. «Я смогу! Я сделаю!» – без колебаний и раздумий весело говорил он, и подобные слова, сказанные Вадимом, никогда не расходились с делом.

Вадим Евграфов

Родился Евграфов в Брянске, но вскоре его семья переехала в Москву, где щупленький мальчишка «заболел» небом. В 40-м году Вадим окончил аэроклуб и, будучи призван в армию, получил направление в Ейское военно-морское авиационное училище. На Балтику молодой пилот попал в июле 42-го, начав боевой путь на летающих лодках «МБР-2». Именно там судьба свела его со штурманом Виктором Бударагиным, вместе с которым в 43-м Евграфов и пришел в 1-й Гвардейский.

Вадим быстро освоился с новой боевой работой, и успехи не заставили себя долго ждать – первые же две торпедные атаки завершились потоплением вражеских транспортов. Надо сказать, удавалось подобное лишь считаным экипажам, но ребята никак не собирались останавливаться на достигнутом. 19 августа Евграфову было присвоено звание Героя Советского Союза. Сам он в то время находился в Ленинграде и узнал об этом на следующий день. Как раз перед вылетом…

До Клопиц Евграфов долетел без приключений, а потом… Не удержался парень и на радостях стал выписывать прямо над аэродромом вензеля воздушного пилотажа, на какие только был способен старый добрый трудяга «По-2». «Здорово! Глаз не оторвать!» – рассказывали позже очевидцы.

А самолет тем временем начал крутить мертвые петли. Одна, вторая, третья… Каждая следующая все ниже и ниже – надо же было разогнать небесного тихохода до нужной скорости… Четвертая стала фатальной – Вадим, не рассчитав высоты, врезался в сопку… А может, немного принял на грудь перед полетом: думал, раз Героя дали, значит, море по колено… Этого уже не узнает никто. Там Евграфова и похоронили, на сельском кладбище в Клопицах. Полк тогда уже находился в Паневежисе…

Виктор Бударагин

Мы несли много потерь: один за другим гибли экипажи от зенитного огня, становились жертвами немецких и финских истребителей. Но это все-таки боевые потери, неизбежность которых предопределена самой природой войны, жестокой и бесчеловечной. А вот в такую нелепую бессмысленную смерть верить как-то не хотелось. Но увы, небо не знает снисхождения к былым заслугам и жестоко наказывает за малейшее к себе пренебрежение, и если это возмездие немного запаздывает, то это

лишь призыв одуматься, посылаемый небесной стихией своему фавориту. Жаль, что многие не смогли вовремя услышать его.

В первые месяцы 44-го, когда происходили описываемые мной ранее события, линия фронта претерпела значительные изменения. Красная армия наступала на всем ее протяжении, но особенно радовали сообщения с правобережной Украины. 2 февраля был освобожден Луцк, 10 апреля – Одесса, 14 апреля – Тернополь, а 29 марта – Черновцы. 26 марта войска 2-го Украинского фронта вышли на государственную границу СССР с Румынией, а 12 мая 4-й Украинский фронт завершил разгром крымской группировки противника.

В районе Северной столицы также произошли значительные изменения к лучшему. В результате напряженных боев к марту 44-го была освобождена почти вся Ленинградская и часть Калининской области. Наши войска отбросили врага более чем на двести километров от города на Неве.

Вслед за наступающими пехотинцами и танкистами начала перебазироваться и авиация, в первую очередь истребители и штурмовики – им просто необходимо находиться как можно ближе к линии фронта, а вот мы, торпедоносцы, до поры до времени оставались на прежнем месте. Но в конце июня, как только это стало возможным, 1-й Гвардейский перебрался на аэродром близ деревеньки Клопицы, расположенный в шестидесяти километрах юго-западнее Ленинграда. Теперь мы стали заметно ближе к вражеским морским коммуникациям, что, конечно же, ощутимо поднимало наш боевой дух.

Правда, имелись и довольно веские причины для огорчения. Дело в том, что за месяцы пребывания на одном и том же месте многие из нас довольно крепко приросли к нему. Почти все завязали знакомства с девушками, некоторые, в том числе и я, уже успели жениться. Так что расставание с любимыми переносилось довольно тяжело. Но делать было нечего, пришлось привыкать.

У меня была Машина фотография, небольшая такая, с удостоверения. Тоска придавит – посидишь, посмотришь на нее – немного отпустит. Позже, когда мы перелетели в Паневежис, Маша прислала мне еще одну свою фотографию, девять на двенадцать. Лучезарная беззаботная улыбка, проглядывавшая сквозь некоторое смущение, веселые глаза, еще не изведавшие слез, – во всем этом безошибочно узнавалось довоенное время…

«Наша разлука будет долгой», – подсказывало мне какое-то необъяснимое смутное предчувствие…

Оставалось лишь переписываться. Честно говоря, не слишком я любил эпистолярный жанр. Не то чтобы не умел слова в строчки

укладывать, проблема совсем в другом заключалась – о чем и как писать. Рассказывать о том, как тяжело и страшно находиться в кабине самолета под огнем зениток, как дрожат колени и стучат зубы… Нет, конечно. Родные и так за меня переживают, а придет домой такое вот письмецо, так совсем нервы себе изведут. А им самим ой как тяжело! Хвастать победами, бравируя показной удалью, не позволяла совесть. Вот и приходилось каждый раз выкручиваться, придавая элемент новизны стандартным сообщениям вроде: «Все нормально. Жив-здоров. Воюю». В основном, насколько я знаю, все так делали.

Ну а само перебазирование прошло довольно обыденно. Взлетели друг за другом, сделали несколько прощальных кругов над Каменкой, чтобы в строй собраться, и потопали на новое место. Первым на незнакомом аэродроме приземлился, как это и принято в авиации, сам командир. Отрулив в сторону, он передал нам по радио оптимальный с точки зрения бокового ветра посадочный курс. Вскоре все самолеты выстроились вдоль полосы, а техники и помогавшие им члены экипажей приступили к разгрузке полкового имущества, которым практически под завязку были наполнены наши «Бостоны». При этом медлить не приходилось – нам предстояло еще раз вернуться в Каменку за оставшимся там хозяйством.

У моего же экипажа имелась еще одна, и причем довольно веская, причина поторопиться с отлетом. Дело в том, что в суматохе сборов Бабанов оставил в казарме свой баян. Правда, поначалу эта оплошность штурмана казалась довольно безобидной. Действительно, куда он денется, лежит себе на своем месте и ждет, когда мы за ним вернемся. Но когда мы заскочили в свою опустевшую комнату на втором этаже, оказалось, что наш баян бесследно исчез. А ведь всего чуть менее трех часов прошло…

– Черт возьми! – сокрушался Бабанов. – Как же так могло получиться!

Между прочим, потеря баяна – неприятность в то время весьма серьезная. Еще бы! Можно, конечно, и без него песню спеть или просто музыку по радио послушать… Но это уже совсем не то. Живьем-то гораздо лучше! В общем, требовалось срочно найти для Бабанова новый инструмент. Сперва обратились к замполиту, но, увы, он оказался бессилен помочь: «Внимательнее надо быть к таким делам! – пожурил нас Виктор Михайлович. – А баяна-то у меня нет. И взять его негде. Так что ищите сами. Купите, в конце концов!»

Так мы и сделали. Буквально несколько дней спустя нам подвернулся мужичок, продававший довольно неплохой баян.

Инструмент явно был в активном употреблении, но, несмотря на это, выглядел весьма недурно, а когда Иван взял его в руки и растянул меха, сразу же стало понятно: найти что-либо получше вряд ли удастся. По крайней мере в ближайшее время. Поэтому, особо не торгуясь, мы приобрели этот баян.

– Смотри, Ваня! – шутливо, но вместе с тем назидательно сказал я. – Больше не теряй!

– Обязательно, – немного смущенно ответил он.

Аэродром Клопицы существовал еще с довоенных времен и поэтому был хорошо знаком старожилам нашего полка. В 41-м на нем обосновались немцы, а почти три года спустя мы вернули его себе. Взлетно-посадочная полоса, хоть и была четко обозначена, представляла собой просто хорошо укатанный грунт. Зато находилась она практически в чистом поле, поэтому при сильном боковом ветре можно было садиться даже поперек нее. Длина полосы нас также особо не стесняла, и в отличие от Каменки, где приходилось бороться за каждый метр, здесь мы словно вырвались на необъятные просторы. В Клопицах даже посадка с неисправной тормозной системой не грозила никакими последствиями – для выбега самолета места имелось предостаточно. Неудивительно, что новый аэродром нам сразу же понравился.

Машины наши, как и в Каменке, были размещены в лесу, расположенном неподалеку. Прорубили среди сосен главную просеку, так, чтобы справа и слева от крыльев оставалось около пяти метров, а по ее сторонам организовали стоянки для самолетов. Никаких капониров или других укрытий не было. Перед взлетом двигатели запустил и порулил на полосу. Приземлился – вновь на просеку эту выкатываешься. Напротив своего места остановился, двигатели выключил, и все – полет окончен. Экипаж топает на КП, а техники заталкивают машину хвостом вперед на место.

Жилье наше располагалось почти у самой границы аэродрома – примерно в сотне метров от стоянок самолетов, так что особой нужды в полковом автобусе в Клопицах мы не испытывали и ходили только пешком. В трех рубленых двухэтажных деревянных домах, оставшихся еще с довоенных времен, разместился личный состав, четвертый заняли штаб полка и некоторые подразделения оперативного отдела дивизии. Неподалеку находились столовые для офицеров и матросов, а также баня. Между прочим, все эти строения сохранились довольно неплохо. Видимо, и нашим в 41-м, и немцам в 44-м пришлось отступать столь стремительно, что взорвать их ни те, ни другие так и не успели.

Первый же день пребывания на новом месте принес нам

неожиданное неприятное открытие – мы, люди, оказались не единственными живыми существами, населявшими казармы. Здесь были еще и клопы. Большие, заразы, редко когда доводилось таких видеть. По всей вероятности, они водились в этих местах еще с незапамятных времен и, конечно, очень обрадовались нашему появлению на «своей» территории. Все мы без исключения, невзирая на звания и награды, были безжалостно атакованы этими насекомыми, лишавшими нас покоя и сна. Придешь, бывало, после задания, на кровать плюхнешься… Буквально пару минут спустя они уже начинают по тебе ползать. И кусаются – будь здоров! Ну какой тут отдых! Крутишься, вертишься… Потом заснешь, конечно, усталость-то свое берет, но все равно приятного мало.

– Понятно, почему деревеньку эту Клопицами назвали, – шутили полковые острословы.

Стали держать совет, как оградить себя от посягательств этих назойливых паразитов. Кто-то предложил поставить возле кроватных ножек, по которым, как было замечено, взбираются наши мучители, баночки, наполненные керосином. Клопы, мол, его боятся и поэтому никак не смогут к нам приблизиться. Идея была встречена с энтузиазмом, ведь в той ситуации, в которой мы тогда оказались, побочный эффект в виде неприятного запаха керосина воспринимался нами как небольшое неудобство, к которому легко можно было привыкнуть.

Увы, данное мероприятие никакого успеха не имело. Клопы оказались намного сообразительнее, чем мы о них думали, и быстро адаптировались к новым условиям. Теперь они стали заползать на стены, потом – на потолок, а оттуда, выбрав позицию точно над кроватью, один за другим пикировать на лежавшего на ней человека. Причем совершенно не стесняясь светлого времени суток.

– Ничего, – утешали себя оптимисты, – фрицев они вон сколько времени грызли, а мы здесь явно недолго задержимся. Наши вон как быстро наступают!

Против этих разумных доводов возразить было нечего, но и дожидаться следующего перебазирования, ведя безо всякого преувеличения войну на два фронта, оказалось для нас совсем непростой задачей.

Когда очередной экипаж не возвращается из полета, поневоле задумываешься о своей дальнейшей судьбе. Должен сказать, невеселые мысли приходят тогда в голову. Иногда, бывает, такая апатия навалится, что кажется, ничто не способно вырвать сознание из замкнутого круга тягостных переживаний. Так тоскливо становится, что хоть на стену лезь…

Но давать волю своим чувствам никак нельзя – я ведь летчик, командир экипажа. Мои подчиненные должны верить в меня, поэтому у меня нет права впадать в отчаяние. Приходится брать себя в руки, предельным напряжением воли заставляя мысли переключиться на другой лад. Иначе – никак, верное самоубийство.

Вспоминаешь последнее свидание с любимой, ее глаза, полные чистого искреннего чувства, нежные слова, которыми мы обменялись с ней перед расставанием; или какую-либо забавную историю из кажущейся давно забытым сном мирной жизни, в основном из детства; или просто родные деревенские пейзажи. Глядишь, и улыбка на лице проскользнет, немного попозже и с друзьями поболтать захочется. Не сразу, конечно, но все-таки…

В те суровые годы в ходу у летчиков была следующая поговорка: «Сумел молодой экипаж вернуться домой из своих первых пяти вылетов, значит, есть шанс продержаться еще десять. Пережил и это – может, до тридцати повезет дотянуть, и лишь только тогда можно надеяться дожить до Победы». Иными словами, все, что не убивает, делает нас сильнее, то есть опытнее.

Но суровая реальность боевых действий никогда не дает почивать на лаврах и спустя совсем немного времени вновь испытывает вчерашних триумфаторов на прочность, не зная снисхождения ни к былым заслугам, ни к многообещающим перспективам. Жизнь военного летчика, эта тоненькая ниточка, связывающая прошлое с настоящим, может оборваться практически в любой момент. Каждое пройденное испытание дает лишь некоторую отсрочку, а затем все повторяется вновь и вновь…

Трагическая гибель Эрика Гептнера, одного из самых лучших летчиков полка, произвела на меня неизгладимое впечатление. Тем сильнее оно было, что все произошло на моих глазах…

…Гептнер был родом из обрусевших немцев, тех, что приехали в нашу страну еще в незапамятные екатерининские времена. Родился он в 1907 году и еще мальчишкой, как и многие его сверстники, неизлечимо «заболел» небом. Хоть Эрик и окончил Борисоглебскую школу военных пилотов, долго послужить в рядах ВВС ему не пришлось – непредсказуемая судьба занесла молодого летчика в полярную авиацию, где он накрепко сдружился с Иваном Шамановым.

Когда началась война, оба товарища тут же принялись бомбардировать начальство просьбами об отправке на фронт, на что с завидным постоянством получали неизменные отказы. Но, как я уже упоминал, Шаманову в начале 42-го удалось осуществить желаемое, а вот Гептнеру не везло – никак не хотело

его начальство взять на себя ответственность дать рекомендацию в боевую авиацию этническому немцу. Это недоверие очень сильно ранило Эрика.

Неизвестно, сколько бы длились его мучения, если бы весной 43-го он не встретил на красноярском аэродроме Шаманова, прибывшего туда для получения новеньких «Бостонов». Гептнер поделился своей бедой с Иваном, и у того тут же созрело единственно верное решение – взять старого друга на борт своего самолета в качестве нелегального пассажира: «Главное – до Ленинграда добраться, а оттуда назад не отправят. Будешь воевать». Так Эрик оказался в 1-й эскадрилье 1-го Гвардейского минно-торпедного полка.

Летал он, надо сказать, изумительно, исполняя любой элемент пилотирования с филигранной точностью. Однажды Гептнер поспорил с кем-то из «стариков», что сможет так завести свою машину на посадку, что ее шасси коснутся земли в строго определенном месте. В качестве материального стимула выступала бутылка чистого медицинского спирта, столь дефицитного на фронте, но в данном случае это было далеко не главным – на кону стояла профессиональная репутация летчика. В нашей среде она являлась самой большой ценностью, которой мы обладали. Так что, раз уж сказал «смогу» – значит, докажи, что не впустую словами воздух сотрясал. Или быть тебе вечным объектом насмешек.

Посмотреть на ювелирную посадку Эрика собрались почти все, кто только мог, не исключая, конечно же, и молодежь. Все мы живо обсуждали предстоящее событие, эмоционально высказывая свои прогнозы. Одни с жаром доказывали, что Гептнер хоть и классный пилот, но выполнить подобный трюк ему не под силу. И не только ему. Даже Чкалов, утверждали скептики, не смог бы сделать это. Их оппоненты с ничуть не меньшим рвением убеждали собравшихся в том, что для такого опытного полярного летчика, каковым являлся Эрик, нет ничего невозможного. Правда, обе стороны сходились в одном принципиальном моменте – и те, и другие искренне желали ему успеха. И лишь Иван Шаманов сохранял олимпийское спокойствие – он прекрасно знал, на что способен его друг.

И вот самолет, ведомый Гептнером, заходит на посадку. Все замерли в ожидании, затаив дыхание. Машина, выпустив шасси, идет со снижением. Напряжение неумолимо нарастает. Сможет… Не сможет… Сейчас увидим… Сейчас…

Невозможно передать всеобщий восторг, охвативший нас в тот момент, когда шасси коснулись земли именно там, где и было оговорено перед взлетом. Ни дальше, ни ближе. «Молодец, Эрик!»

– от избытка чувств выкрикнул кто-то. Мы радовались удаче бравого пилота ничуть не меньше, чем самые заядлые футбольные болельщики восторгаются победой своей команды в чемпионате страны…

Но что это… Вместо того чтобы, закончив пробег, отрулить к месту стоянки, Гептнер дает полный газ обоим моторам и вновь взмывает в небо. «Что же он собирается делать?» – безуспешно ломали мы головы. Долго ждать ответа нам не пришлось – вскоре Эрик вновь подводил свой самолет к началу взлетно-посадочной полосы. «Неужели повторить хочет…» – внезапно сверкнула догадка. И опять крылатая машина приземлилась на том же самом месте, безоговорочно доказав закономерность первого успеха пилота-виртуоза.

Тем не менее на боевые задания Гептнера не выпускали вплоть до самой осени 43-го. Все это время продолжалась тягомотина с легализацией его статуса в нашем полку. Да и соответствующие органы, как водится, проявляли повышенную бдительность. Но Борзову все-таки удалось отстоять для Эрика право защищать свою Родину.

Наконец все формальности были окончательно улажены, и экипаж Гептнера отправился в свой первый крейсерский полет. По всем расчетам, Эрик должен был приземлиться на своем аэродроме примерно через шесть часов после взлета, но прошел еще один час после окончания положенного срока, а его самолет все еще не возвращался…

Почему-то в мою память навсегда врезалась напряженная атмосфера, воцарившаяся тогда на КП. Командиры хранили гробовое молчание, но оно было весьма красноречивым. Никому не хотелось верить в гибель такого опытного пилота. Борзов, как и всегда в подобных случаях, нервно прохаживался из угла в угол, периодически выходя на улицу затянуться сигареткой, начштаба старательно делал вид, что поглощен изучением своих бумаг…

Наверное, добавляло переживаний и то, как может быть воспринято соответствующими органами исчезновение столь «неблагонадежного» летчика. Конечно, даже гипотетически предположить предательство со стороны Эрика никому в полку никогда не пришло бы в голову, но одно дело – боевые товарищи, а другое – работники СМЕРШ, в профессиональные обязанности которых входит подозрительное отношение ко всему и ко всем.

Минул еще час, и вдруг над аэродромом раздался рев моторов «Бостона». «Вернулся», – отлегло от сердца. Оказалось, Эрик, не желая «впустую» гонять свою машину, решил более детально обследовать районы наиболее вероятного появления противника, проходя над ними не один раз. Но враг ему тогда так

и не встретился…

После возвращения из этого вылета Гептнера еще неделю продержали на земле, подвергнув дополнительным проверкам, после чего был вынесен окончательный вердикт: «Пусть летает». Так начался боевой путь Эрика. Надо сказать, что весь личный состав полка гордился не только его мастерским пилотированием и боевыми успехами. Нам было очень приятно, что плечом к плечу с представителями всех народов Советского Союза сражается наш, советский, немец-антифашист…

В ночь на 1 июля три экипажа (Гептнера, мой и, кажется, Преснякова) один за другим вылетели на «свободную охоту». Расстояние, немногим меньшее двухсот километров, отделявшее нас от перешейка между Чудским и Псковским озерами, преодолели без всяких затруднений минут за тридцать на экономичном режиме работы моторов – территория-то наша, так что опасности ждать неоткуда. Дальше – занятая врагом Эстония. Тут уж надо, вплотную прижавшись к земле, разогнать самолет до предельно возможной скорости, чтобы поскорее проскочить в Рижский залив южнее Пярну.

Прошло еще не более получаса, и мы уже летим над водой. Глаза до боли всматриваются в разрезающую морскую поверхность на две части сверкающую полосу, которую мы романтично прозвали «лунной дорожкой». Окажись на ней вражеское судно, и его черный силуэт может быть замечен с борта самолета. Конечно, шанс обнаружить неприятеля таким образом весьма невелик, но наш долг – максимально использовать и эту, пусть даже незначительную, но все-таки возможность.

Походили зигзагами по заливу туда-сюда – ничего. Даже самый захудалый транспортишка – и тот не попал в поле зрения.

– Ну и ладно, – объявляю свое решение экипажу, – в море потопаем. Там хоть что-нибудь да найдется. – И мысленно добавляю: «Если повезет, конечно».

Как это было уже много раз, на просторы Балтики выходим через Ирбенский пролив. Отчаянно впиваюсь взглядом в блестящий след, оставленный луной на морской глади, но пока безрезультатно.

Не без гордости отмечаю, что весьма неплохо научился держать самолет на небольшой высоте над морем. А поначалу так боязно было – вдруг настолько зазеваюсь, что не замечу, как в воду воткнусь. Ночь все-таки. Так тяжело было оторвать глаза от приборов… Теперь же отвлекаюсь на высотомер значительно реже. Набил руку…

И вдруг… Почти моментально из темноты выпрыгивают несколько характерных силуэтов. Конвой в кильватерном строю!

Не успел я перевести дыхание, как, проскочив немного позади замыкающего корабля, потерял врага из вида.

Немцы также не успели должным образом среагировать на мое появление, поэтому в нашу сторону не было произведено ни единого выстрела. И сей факт я без преувеличения могу назвать своим огромным везением, ведь за те считаные мгновения, которые продолжался визуальный контакт с целью, мне удалось классифицировать входившие в состав конвоя корабли как два транспорта средних размеров, сопровождаемые эсминцем, сторожевым кораблем и еще парой тральщиков. Плотности их зенитного огня с лихвой хватило бы для того, чтобы с легкостью накрыть мой самолет метким залпом.

– Командир! – слышу резкий выкрик радиста. – Кто-то из наших попался!

«Гептнер! – сразу же пронеслась мысль. – Но как же так… Он ведь взлетал минут на пятнадцать раньше!» Но почему-то с первого мгновения я практически не сомневался в том, что это был именно Эрик.

Резко разворачиваю самолет. От увиденного меня моментально бросает в холод. Силуэты вражеских кораблей и судов, скрытые в ночной тьме, конечно же, совершенно не просматриваются. Но в этом нет никакой нужды. Их положение выдают тянущиеся словно из ниоткуда пунктиры трассеров, сходящиеся где-то посередине конвоя.

«Пристрелялись, сволочи!» – чуть было не сорвалось с моих губ. Ведь зенитчики, находящиеся на разных судах, зачастую ведут огонь несколько вразнобой – сказывается несогласованность определения прицельных данных. А здесь словно по заказу все бьют практически в одну точку.

В следующее мгновение как раз в том самом роковом месте пересечения трасс ярко вспыхнул огненный цветок. По инерции он еще некоторое время продолжал свое движение в прежнем направлении, но несколько секунд спустя начал терять высоту и вскоре исчез, поглощенный морской пучиной…

Ни с чем нельзя сравнить мучительное чувство, которое доводится переживать в те мгновения, когда на твоих глазах гибнут твои товарищи, а ты ничем не можешь им помочь… Ощущение собственного бессилия рвет душу в клочья, оставляя незаживающие раны, при одной лишь мысли о том, какие мучения предстоит пережить им в охваченном пламенем самолете, а затем в ледяной воде… Непроизвольно начинают подрагивать колени… «Хорошо, если экипажу посчастливилось погибнуть от осколков снарядов, взорвавшихся в кабине самолета… Дай бог, чтобы было именно так…»

Еще тяжелее сознавать, что в трагической гибели Гептнера есть изрядная доля моей вины. Ведь именно я заставил вражеских зенитчиков занять свои боевые позиции. Таким образом, все, что предназначалось мне, целиком и полностью досталось Эрику…

Первым моим побуждением было вернуться, чтобы атаковать злополучный конвой, ведь вновь отыскать его не составляло никакого труда… Но слишком велико оказалось деморализующее воздействие увиденного… Да и понимал прекрасно: этот отчаянный бросок – чистое самоубийство. Ведь враг находился в полной боевой готовности, прекрасно зная, что рядом находится еще один торпедоносец… «Но ведь я же должен… Должен…»

– Штурман, – мой голос прозвучал несколько хрипловато, выдавая следы все еще продолжавшейся внутренней борьбы, – отметь район и время…

Так и не смог я тогда заставить себя идти на верную смерть. Пришлось, выбравшись из Ирбенского пролива, поворачивать на юг, по направлению к Мемелю. Потрясенные пережитым, мы летели в абсолютном молчании. Никаких посторонних разговоров. Лишь штурман периодически сообщал о нашем местонахождении, корректируя направление полета. Той ночью нам так и не удалось обнаружить другую цель, поэтому пришлось возвращаться домой с торпедой.

После приземления мы со штурманом направились на КП. Наши угрюмые лица сразу же бросились в глаза командиру, но он, видимо, решив, что виной тому очередной безуспешный полет, миролюбиво произнес:

– Ну что, соколики, ничего не нашли… Бывает…

Немного собравшись с мыслями, я начал свой доклад. Конечно, делать окончательные выводы о том, кто именно был сбит над конвоем, было слишком рано. Хотелось верить, что этот самолет мог оказаться немецким ночным истребителем, увязавшимся за нами и по ошибке уничтоженным своими же зенитчиками. Поэтому о гибели Гептнера мы сказали лишь предположительно.

Что же касалось моего уклонения от боя, то здесь я так и доложил командиру:

– Попытку атаковать конвой посчитал невозможной.

Борзов, выбитый из колеи столь тяжелой новостью, молча кивнул головой и произнес:

– Хорошо, можешь идти…

…Но нашим надеждам не суждено было сбыться. Прошло немного времени, и стало окончательно ясно – Эрик Гептнер, мужественный человек, прекрасный летчик, преданный своей Родине, погиб в водах Ирбенского пролива…

Не ожидай нас возле КП полковой «ЗИЛ», рухнул бы я, наверное, безвольным мешком прямо у его дверей на землю и долго-долго лежал бы там, не имея сил подняться. В подобном же состоянии находились и мои товарищи по экипажу. Молча заняли мы свои места в автобусе и, не обронив за всю дорогу ни одного случайного слова, так и просидели почти без движения, целиком и полностью погруженные в свои тяжелые мысли.

Добравшись до своей кровати, я даже и не пытался снять с себя одежду – лишь расстегнул ремень и тут же неуклюже свалился прямо на одеяло. Но забыться сном так и не удалось, ведь стоило мне на мгновенье прикрыть глаза, как перед ними тут же возникало одно и то же видение – злосчастный залп корабельных зениток и камнем рухнувший вниз факел горящего самолета…

Немного времени спустя появилась и еще одна мысль, заставлявшая вновь и вновь возвращаться к трагическим событиям этого полета – разумно ли я поступил, не атаковав врага… Или все-таки струсил… И хотя никто ни разу не упрекнул меня в малодушии, сомнение довольно продолжительное время не давало мне покоя. С одной стороны, я знал, что наверняка бы погиб в этом бою, и скорее всего, не нанеся противнику никакого урона… Но ведь идет война, и если каждый солдат будет рассуждать подобным образом…

В общем, так и не смог я тогда дать себе исчерпывающий ответ на вопрос о том, что же руководило моими действиями – разум или страх… Сегодня же, когда память вновь возвращает меня к событиям тех дней, а опыт прожитых десятилетий позволяет мне оценивать свои поступки и мысли более взвешенно, прихожу к выводу – скорее всего, и то, и другое…

Кредит доверия

В первых числах августа 44-го около пятнадцати самых опытных экипажей нашего 1-го Гардейского перебазировались на аэродром Порубанок около Вильнюса. Благодаря масштабному наступлению Красной армии появилась возможность значительно сократить путь к вражеским морским коммуникациям. Правда, теперь, чтобы выйти на просторы Балтики, приходилось прорываться сквозь насыщенную зенитками и истребителями территорию Литвы. К нам присоединились 21-й ИАП, а также звено разведчиков из 15-го отдельного разведывательного авиаполка.

Сели мы где-то в 16:30, вечером поужинали, поселились в красивом уютном домике с железной блестящей крышей, расположенном на возвышении, с которого прекрасно просматривался практически весь город. Заснули на новом месте крепко, как младенцы… Вскоре нас разбудили отдаленные раскаты грома. Оказалось, это были залпы наших зенитных орудий по бомбившим Вильнюс немецким самолетам.

Мы, давно не видевшие подобного, высыпали наружу и разинув рты наблюдали за происходившим. Вспышки разрывов, режущие небо лучи прожекторов – все это гораздо привычнее было наблюдать, находясь в кабине своего самолета. Но там, как говорится, недосуг предаваться праздности, а здесь… Такой азарт охватывает, когда вражеский самолет попадается в перекрестие лучей. «Давайте, ребята, – мысленно обращаюсь к нашим зенитчикам, – не упустите его!»

– Осколки падают! – внезапно крикнул Коля Афанасьев. – Не дай бог по башке врежет!

И стоило только отбежать в сторону, возле нашего жилища разорвались две бомбы, выбив все стекла и изрезав стены своими осколками. Одна легла с недолетом, другая – с перелетом, едва не зацепив дом, в котором остановились начальник штаба дивизии В. П. Попов, командир нашего полка И. И. Борзов и начальник штаба полка К. С. Люкшин. Еще две бабахнули в районе аэродрома. Причем все они явно были сброшены прицельно. Скорее всего, ориентиром послужила злополучная железная крыша, сверкавшая в лунном свете.

Все моментально бросились врассыпную. Мы с Колей Ивановым, штурманом из экипажа Саши Преснякова, рванули в сторону огорода, сразу же за которым начиналось поле. У ближайшего стога сена остановились, чтобы немного перевести дух. Накал эмоций понемногу спадал, и я начал ощущать тупую

боль в плече. Глянул – и обомлел. Рукав весь в крови… маленькие кусочки мяса…

– Коля, кажется, ранили меня. Посмотри, что там.

В этот самый момент по нам открыли автоматный огонь. Тут уж совсем плохо стало. Пули над головой свистят, а откуда стреляют – непонятно. Бежать? А куда? Оставаться на месте… убьют ведь. Решение пришло само собой – стоило автоматчикам притихнуть на несколько мгновений, мы со всех ног понеслись по направлению к аэродрому, совершая резкие рывки из стороны в сторону, как при выходе из торпедной атаки. То ли стрелки оказались не самыми лучшими, то ли мишени слишком резвыми… В общем, повезло и в этот раз. Нас совершенно не зацепило. Да, здесь оказалось похлеще, чем под Ленинградом, – там тоже бомбили, но зато из кустов никто не стрелял…

А кровь на кителе не моя оказалась, штурмана одного. Ему в грудь осколок попал, пробив ее насквозь… Его в то же утро перевезли самолетом в Ленинград, где и похоронили. Еще троих ранило, слава богу, легко. Остальные отделались легким испугом.

Для следующей ночи решили подыскать менее приметное место. Им оказалось здание школы, находившееся километрах в трех от аэродрома. Оно практически не пострадало во время боев, в отличие от других районов Вильнюса, где многие улицы были полностью разрушены.

Как водится, выставили охрану… Это, наверное, громко сказано. Дневальный и пара-тройка матросиков – вот и все. К счастью, в эту ночь враг не воспользовался нашей беспечностью, вполне привычной для тылового базирования, но совершенно неуместной в условиях нашего стремительного наступления, когда в тылу Красной армии оставалось множество немецких подразделений, стремившихся пробиться к своим и представлявших для нас серьезную опасность.

Кроме того, имелись и служившие гитлеровцам местные жители, не собиравшиеся складывать оружие. Они прятались в окрестных болотах и совершали нападения там, где это было возможно. Поэтому следующая ночь, будь она проведена в том же месте, стала бы для нас последней. Днем, когда мы находились на аэродроме, четверо «лесных братьев» уже расспрашивали старушку-сторожиху о том, кто же это поселился в охраняемой ею школе. Женщина пожалела нас, молодых парней, и, когда незваные гости удалились, строго-настрого запретив малейшее упоминание об их присутствии, рассказала обо всем нашему адъютанту. Пришлось возвращаться в уже знакомый нам сарай. И не зря – этой же ночью школа была сожжена, а бабушка жестоко убита… До сих пор вспоминаю ее с искренней благодарностью…

Пришлось обживать небольшой старенький сарайчик, располагавшийся на краю аэродрома. Поскольку никаких кроватей и тем более какого-либо постельного белья не имелось, поступили единственно возможным в подобных условиях образом – набросали на пол соломы, на которую и улеглись, кто в чем был.

С боевой работой поначалу также не заладилось. Регулярное снабжение полка всем необходимым на новом месте обеспечить не удалось, поэтому ближайшие несколько дней мы сидели, прикованные к земле.

Другая проблема заключалась в том, что длины взлетно-посадочной полосы не хватало для взлета «Бостона» с полной нагрузкой. Поскольку масса торпеды есть величина постоянная, обеспечить требуемый взлетный вес можно было лишь единственным путем – уменьшив запас топлива, соответственно ограничивая радиус действия торпедоносцев настолько, что мы перестали представлять реальную угрозу для вражеских коммуникаций. Это было очень обидно – совсем недавно мы успешно выполняли задания, вылетая от самого Ленинграда, а теперь, перебравшись на четыреста километров ближе… Тем более наши друзья-разведчики ежедневно привозили прекрасные фотографии конвоев, активно курсировавших вдоль восточного побережья Балтики.

Борзов очень нервничал из-за всего этого, непрерывно бомбардируя запросами вышестоящие инстанции. Но те не могли ничем помочь – аэродром Паневежис, прекрасно подходивший для наших самолетов, тогда еще не был введен в эксплуатацию.

Неожиданно свалившееся на нас свободное время также стало еще одной непредвиденной проблемой, ведь его непременно нужно заполнить чем-нибудь интересным – так уж устроен любой молодой человек. И когда окончательно надоели спокойные игры вроде шахмат и шашек, все известные анекдоты были рассказаны не один раз, а организация вечерних танцулек не представлялась возможной ввиду отсутствия девушек, наиболее непоседливые направили свои способности на поиск новых развлечений. К сожалению, небезуспешно…

Рядом с аэродромом находились немецкие склады авиационных боеприпасов различного калибра и назначения. Были среди них и небольшие кассетные противопехотные мины-«лягушки». Весили они граммов по двести и казались безобидной игрушкой. Но это внешнее впечатление было обманчивым – рассеянные по площади, они представляли серьезную опасность для пехотинцев. Наступишь на нее, и все – считай, нет ноги. В лучшем случае…

И вот кто-то придумал бросать эти штуковины в яму. Падают они и тут же взрываются с хлопком таким характерным. А что… интересно. Каждому захотелось попробовать, благо такого добра под рукой имелось бессчетно… Закончилась эта импровизированная канонада так, как и положено подобным затеям, – осколки близко разорвавшейся «лягушки» серьезно повредили руку одному из бросавших. Борзов, устроив нам приличный нагоняй, приказал поставить возле злополучных складов часового.

Столь продолжительная пауза в действиях торпедоносцев не могла быть не замечена противником. Почувствовав себя в относительной безопасности, немцы стали приближать маршруты движения своих конвоев к восточному побережью, значительно сокращая время доставки военных грузов.

9 августа в четыре часа дня разведчики обнаружили довольно крупный конвой в составе четырех транспортов, охраняемых шестью сторожевыми кораблями, направлявшийся в сторону Либавы. Поскольку находились они как раз в пределах нашей досягаемости, Борзов принял решение нанести удар, лично возглавив группу из шести торпедоносцев и четырех топ-мачтовиков. Топлива хватало лишь для возвращения без торпед, поэтому в этих условиях любая ошибка могла дорого обойтись как экипажам полка, так и его командиру. Но цель была слишком соблазнительной, чтобы просто так дать ей уйти.

Да и погода благоприятствовала «морской охоте». Хороший солнечный день, на небе – ни облачка, видимость, как говорится, «миллион на миллион». С другой стороны, подобные условия прекрасно подходили для немецких истребителей, достаточно плотно расположенных вдоль линии фронта. Но это не смущало Борзова – под защитой восемнадцати «яков» 21-го полка мы чувствовали себя уверенно. Мне не довелось участвовать в этом вылете, поэтому рассказываю о нем со слов товарищей.

Первые неприятности начались при переходе через линию фронта, когда поврежденный зенитным огнем врага самолет Токарева был вынужден возвратиться домой. Но это – цветочки. Ягодки пошли позже, когда искомый конвой так и не удалось найти. Наверное, успел зайти в порт…

И здесь встал вопрос – что же делать с торпедами и бомбами? Везти домой… не хватит топлива. Сбросить в воду… нельзя. Ведь никакого боезапаса на аэродроме нет. За такое по голове не погладят… А время неумолимо идет вперед, требуя немедленного решения.

Спасение пришло в виде одиночного транспорта, обнаруженного в пятидесяти километрах от береговой черты.

Казалось, он не имел ни малейшего шанса уцелеть… Однако посудина эта оказалась удивительно верткой. Один за другим заходили на нее топмачтовики и торпедоносцы… каждый раз безрезультатно.

…Думаю, это была «ловушка», устроенная для нас немцами, представлявшая собой обычный сторожевой корабль с большим количеством зениток, при помощи досок, брезента и фанеры загримированный под транспорт водоизмещением около 4000 тонн. Палубные надстройки делали соответствующие, даже иллюминаторы на бортах рисовали.

Кто же откажется атаковать такую соблазнительную мишень, как одинокий транспорт… И торпеду можно сбросить поближе, чтобы наверняка потопить. А то, что под этой маской скрывается небольшой маневренный сторожевик, ощетинившийся зенитками, узнаешь, лишь когда сам из «охотника» становишься мишенью. Именно так погибли два наших экипажа…

…Тем временем вечер неумолимо вступал в свои права, постепенно растворяя в сумерках все вокруг. Издали заметна линия фронта, окутанная дымом лесных пожаров… Совсем недалеко – находившийся в Шяуляе аэродром фронтовой авиации. Понимая, что вернуться домой, в Вильнюс, где так и не смогли обустроить освещение ВПП для ночной посадки, до наступления темноты уже не удастся, Борзов принял решение садиться в Шяуляе. Смольков, сообщив о наличии достаточного количества топлива, получил разрешение идти в направлении Вильнюса.

Правда, в Шяуляе тоже не имелось никакой подсветки, вдобавок в таком дыму включать посадочные фары было нельзя, поэтому садились кто как умеет. Сначала – Борзов. За ним – Пресняков, ориентировавшийся по хвостовому огню командирской машины. Третьим на посадку заходил Василий Кузнецов, заместитель командира полка, хороший опытный летчик. И надо же такому случиться – у него ломается правая стойка, самолет, дав циркуля вокруг правого крыла, замирает прямо посреди взлетно-посадочной полосы. А огонек-то светит. Экипажи, находившиеся в воздухе, приняли его за обозначение места посадки. И началось…

Кто-то, в последний момент увидев замерший на полосе самолет, свернул в сторону и попал прямо на стоянку истребителей, разбив два или три «лавочкина». Еще один сел в противотанковый ров. Николаенко, буквально в последний момент успевший уйти на второй круг, приземлился к фронтовым бомбардировщикам «Пе-2», находившимся недалеко от Шяуляя.

Нашего командира дивизии тогда в Вильнюсе не оказалось,

поэтому расследованием этого чрезвычайного происшествия занялся начальник штаба дивизии В. П. Попов. Он приказал мне взять «По-2» и доставить его в Шяуляй, чтобы лично разобраться в произошедшем. К тому времени уже пришло сообщение от Николаенко. Ему также не удалось обойтись без приключений, самолет подломил «ногу» и ожидал приезда ремонтной бригады.

А вот о Смолькове так и не было никаких известий. Стало окончательно ясно: сбившись с курса, он совершил вынужденную посадку. Прикинув возможное местонахождение его самолета по предполагаемому запасу топлива, мы с Поповым сели в тот же «кукурузник» и отправились на поиски…

…Какие бы сложные и могучие боевые машины ни освоил летчик, он всегда будет питать некоторую слабость к маленькому учебному самолетику, на крыльях которого впервые поднялся в небо. Простой, кажущийся с высоты приобретенного опыта несколько примитивным, он все равно навсегда остается родным, и волею судьбы вновь садясь в его кабину, ты как будто перемещаешься во времени, испытывая ни с чем не сравнимое удовольствие.

Проплывающий под крыльями зеленый лесной ковер создавал иллюзию мирного времени, и я на какое-то мгновение почувствовал себя мальчишкой-учлетом, направляющимся в зону для отработки фигур пилотажа…

Зацепившись в качестве ориентира за железную дорогу, ведущую в Двинск (сейчас – Даугавпилс), идем немного правее, детально рассматривая каждый клочок земли, хоть сколько-нибудь пригодный для посадки «Бостона». И вот на большом поле у лесной опушки вижу обгоревший остов разбитого самолета. «По-моему, наш, – екнуло в груди. – Надо садиться». Но, пройдя над полем на малой высоте, я буквально похолодел от увиденного – везде, где только можно было увидеть, находились… пни, оставшиеся после вырубки леса. «Неужели Смольков их не заметил…»

Нашли площадку поблизости и сели. Оказалось – действительно, «Бостон». Некоторое время мы так и простояли в оцепенении. Не хотелось верить, что вот так нелепо погиб опытный боевой экипаж…

Смотрим: в нашу сторону мужичок направляется, сутулый такой, и бредет как-то странно, как будто в прострации.

– Наверное, кто-то из местных, – сказал Попов. – Пойдем расспросим, может, он что-нибудь знает.

Тем временем мной овладело странное чувство, как будто что-то до боли знакомое есть в фигуре и походке этого человека, идущего нам навстречу, и с каждым шагом это ощущение все

усиливалось. Вот уже стало различимо знакомое цыганское лицо… Да это же Смольков! Нет, не может быть… У него же черные волосы были, а этот совсем седой, до белизны… Взгляд такой незнакомый, застывший. Как будто сквозь тебя смотрит… И бороздки от слез на почерневшем закопченном лице…

Но это был именно он, мой командир эскадрильи. Сбившись с курса, Смольков проскочил много севернее Вильнюса и, исчерпав запас топлива, принял решение идти на вынужденную. Поле у лесной опушки сверху казалось идеально пригодным для посадки. Злосчастные пни, скрытые во тьме, остались незамеченными… Покинуть охваченный пламенем искореженный самолет смог только пилот. Погибли опытнейший штурман Герой Советского Союза Виктор Чванов и начальник связи эскадрильи…

– Я убил свой экипаж, – вне себе от горя повторял Сергей…

Тела погибших отправили для захоронения в Ленинград. Смольков полетел с ними в качестве сопровождающего. Может быть, Борзов рассчитывал, что эта небольшая передышка поможет Сергею прийти в себя, но неподъемный груз осознания собственной вины оказался слишком тяжким… Смольков не явился на аэродром к ожидающему его самолету. Оказалось, он, набедокурив в Ленинграде, получил пять суток ареста и после отбытия наказания возвратился в часть еще более подавленным. 27 августа, совсем немного времени спустя, он не вернулся с боевого задания…

Вынужденная посадка. К сожалению, бывало и так

Командиром дивизии, базировавшейся в Шяуляе, оказался полковник Василий Сталин. Мне всего лишь несколько раз

довелось видеть его, поэтому я не могу дать ему более подробную оценку. Энергичный мужик, наделенный в двадцать с лишним лет столь большой властью… Конечно, все понимали истинные причины его головокружительного карьерного роста, и он сам не был в этом исключением. Поэтому Василий, как мог, старался вникать во все дела управляемого им соединения, чтобы завоевать уважение своих подчиненных.

Конечно, охраняли его похлеще, чем иного генерала. Как сейчас помню следовавшие друг за другом три «Виллиса», в первом из которых находились офицер с двумя автоматчиками, во втором – сам комдив, его начальник штаба и два автоматчика, в третьем – еще четыре бойца. Сам Василий Сталин, вооруженный маузером, «ТТ» и ракетницей, служащей для подачи сигнала на взлет, немного напоминал батьку Махно. Думаю, что в глубине души он тяготился столь пристальной опекой, но ничего поделать с этим не мог, поэтому старался показной бравадой прикрыть свои истинные чувства…

Сталин и Борзов понравились друг другу и довольно быстро нашли общий язык. Василий организовал для наших товарищей прекрасный ужин, вволю угостив их французским вином с немецких складов, брошенных при поспешном отступлении. Но, главное, была достигнута договоренность о базировании наших самолетов в Шяуляе. А оттуда до морских коммуникаций противника – рукой подать, да и аэродром идеально подходил для торпедоносцев.

На следующий день все боеспособные экипажи перелетели из Вильнюса на новое место. По этому поводу вновь было устроено застолье, после которого следовало выступление аккордеониста, до войны игравшего в одном из московских джазовых коллективов. Такого прекрасного исполнения я никогда ранее не слышал. Мы долго не хотели отпускать старшину-виртуоза – каждый просил его сыграть свою любимую мелодию, поэтому все разошлись на ночлег ближе к полуночи. Нас, новичков, поселили в ангаре. Но и тут не довелось спокойно поспать – между четырьмя и пятью часами утра налетели немецкие истребители и, быстро прочесав из пушек аэродром, удалились восвояси.

Тем временем жизнь диктовала необходимость внедрения новых тактических приемов. Еще в прошлом году, пока немецкие транспортные суда ходили самостоятельно, без прикрытия боевых кораблей, одиночные крейсерские полеты нередко приносили успех. Обеспокоенный этим противник был вынужден уже к началу 44-го перейти к системе конвоев, сопровождаемых сторожевыми кораблями в соотношении примерно один к одному, а иногда даже истребителями. Поэтому шанс встретить в

море беззащитный транспорт сравнялся с вероятностью крупного выигрыша в лотерею.

В таких условиях атака конвоя одиночным «охотником» с минимального расстояния стала почти невозможной. Приходилось увеличить дистанцию сброса торпеды, но при этом заметно падала результативность. Некоторые преимущества представлял групповой удар нескольких торпедоносцев, но и он не смог полностью решить главную проблему – уменьшить время пребывания самолетов в зоне интенсивного зенитного огня. Увеличить скорость боевой машины в момент атаки не представлялось возможным – ведь она однозначно определялась не мощностью двигателей, а характеристиками торпеды. Казалось, нет выхода из этого тупика…

Летом 44-го впервые в боевых условиях был использован новый метод, получивший название топ-мачтового бомбометания. Вместо торпед на самолет подвешивались две, а иногда и еще две (под плоскостями) «ФАБ-250», оснащенные взрывателями замедленного действия. Опытным пилотам разрешалось доводить суммарную нагрузку до двух тонн: две «ФАБ-500» на торпедных мостах и четыре «ФАБ-250» под плоскостями. Я как-то раз летал так… Тяжелый такой самолет становится, ужасно неповоротливый.

Так вот, подходишь к цели на высоте метров пятьсот, все газы от себя, и со снижением набираешь максимальную скорость более 500 км/час, доводя стрелку указателя до красной черты. Заход надо спланировать так, чтобы перевести машину в горизонтальный полет на высоте порядка двадцати метров (это как раз на уровне топ-мачты – самой верхней точки на корабле – отсюда и название способа бомбометания) примерно в километре от атакуемого объекта.

На расстоянии около двухсот пятидесяти метров, как раз когда корабль вписывается в специальные отметки на смотровом стекле, производится сброс бомб. Они, ударяясь о воду, рикошетят от нее на высоту до двух метров, пробивают борт и взрываются внутри корабля. А ты, если успеешь, перескочишь. Или тебя снимут…

Как и при торпедной атаке, решающую роль играет выдерживание требуемой высоты. Возьмешь выше – бомба уйдет под воду, ниже – в лучшем случае перепрыгнет через корабль, в худшем – ударит по твоему же самолету.

Топ-мачтовое бомбометание имело некоторые преимущества перед торпедной атакой. Во-первых, атакующий самолет гораздо меньше времени лежит на боевом курсе, находясь в зоне интенсивного зенитного огня, тем самым уменьшая риск быть

сбитым. Во-вторых, атакованный корабль не имеет никаких шансов сманеврировать таким образом, чтобы уйти от сброшенной бомбы, в отличие от торпеды, которой на преодоление восьмисот метров требуется около сорока секунд. В-третьих, гораздо проще обстоит дело с вводом поправки на скорость цели. И наконец, бомба стоит во много раз дешевле торпеды.

Тем не менее никто даже и не заикнулся об отказе от применения торпед, ведь повреждения они наносят именно там, где это наиболее опасно для судна или корабля, – в его подводной части. Тогда как даже сильно поврежденный бомбами транспорт имеет весьма неплохие шансы добраться до спасительной гавани порта.

Как уже было сказано выше, жизнь настоятельно диктовала необходимость перехода к групповым ударам, тактику которых приходилось изобретать в процессе боевых действий, где каждая ошибка оплачивалась самой высокой ценой.

Самой главной проблемой оставалась необходимость подавления и рассредоточения огня зенитной артиллерии, особенно малокалиберных автоматических установок. Решение было найдено в виде комбинированной атаки топ-мачтовиков и торпедоносцев. Поэтому, хотя до конца войны штатной единицей в минно-торпедной авиации, как и в бомбардировочной, оставалось звено трехсамолетного состава, мы действовали звеном из двух торпедоносцев и двух топ-мачтовиков, или одного торпедоносца и двух топ-мачтовиков. Самолетов ведь не всегда хватало, летело столько, сколько было в наличии.

«Бостоны» 1-го Гвардейского МТАПа. 19 марта 1945 г.

В этом случае действовали так: звено шло к цели в строю пеленг. Обнаружив конвой и определив его курс, ведущий принимал решение, как завести группу для атаки. Примерно за

восемь километров до цели звучит команда: «В атаку!» Топ-мачтовики на максимальной скорости выходят вперед, чтобы огнем курсовых пулеметов (вот тут-то и пригодилось штурмовое происхождение наших «Бостонов») и бомбовым ударом по кораблям охранения обеспечить успешную атаку торпедоносцу. В идеальном случае сброс бомб топ-мачтовиками и пуск торпеды торпедоносцами происходят одновременно.

13 августа мне впервые довелось испытать новую тактическую схему на практике. Получив задание на групповой крейсерский полет в составе двух торпедоносцев и двух топ-мачтовиков, я и не подозревал, что этому дню суждено стать для меня судьбоносным.

Погода с утра прекрасная, на небе – ни облачка, поэтому с нами летит четверка «Як-9» 21-го ИАП. Ее ведущего, Александра Бурунова, я хорошо знаю. Веселый, немного бесшабашный, как и все истребители, парень, на которого в воздухе всегда можно положиться. Когда он рядом, о возможном появлении вражеских асов особо не волнуешься. Знаешь: Сашка в лепешку расшибется, но не допустит врага к своим подопечным.

Линию фронта проскочили, как всегда, на бреющем, и вышли в море где-то между Либавой и Мемелем, так тогда называлась Клайпеда. Прошли на север, где-то до острова Эзель, и, развернувшись обратно, стали тщательно прочесывать возможные пути следования вражеских конвоев. Для немцев теперь настали совсем плохие времена, и морские перевозки стали основным источником снабжения прижатых к побережью Балтики войск. Поэтому я был абсолютно убежден: что-нибудь обязательно попадется.

И точно: западнее Мемеля мы обнаружили транспорт, сопровождаемый сторожевым кораблем, направлявшийся примерно на юго-запад. Чтобы выйти в точку начала атаки, идем параллельно его курсу. Но безоблачное небо оказалось на руку не только нам, поэтому почти одновременно мы были замечены противником, и сторожевик начал разворачиваться вправо, так, чтобы, заняв позицию между нами и транспортом, встретить нас огнем зенитных автоматов.

– Атакуем транспорт! Вперед! – командует Саша Гагиев. Сегодня он ведущий группы.

Топ-мачтовики рванулись вперед, за ними – Гагиев. Иду метрах в двухстах за ним. Смотрю: а сторожевик уже развернулся и, отсекая нас от цели, отчаянно ведет огонь изо всех стволов. «Вот черт! – выругался я про себя. – Придется увеличить дистанцию сброса!»

В то же мгновение Сашкина торпеда отделилась от самолета,

булькнула и бесследно исчезла под водой.

– Видел?! – кричит Иван.

– Да! – отвечаю. – Не мешай.

Александр Гагиев. Июль 1945 г.

И тут же выпускаю свою «рыбку», бросая самолет так, чтобы пройти как раз за кормой «сторожа»… Конечно же, события эти происходят гораздо быстрее, чем читаются…

– Торпеда пошла! – докладывает стрелок-радист. – Есть! – через некоторое время слышу его восторженный крик. – Есть

попадание в СКР!

«Целился-то я по транспорту, так, чтобы торпеда прошла как раз перед носом сторожевика. Ну да ладно! Все равно не зря слетал. Сейчас полюбуюсь результатами». Несмотря на то что транспорт особо не огрызался, я не стал рисковать и начал разворот, только отойдя от него на почтительное расстояние.

Смотрю: а «сторожа» и след простыл… Как будто не было его вовсе… А ведь прошло не более пяти минут… Чудеса, да и только. Прошли над местом его предполагаемой гибели… Безрезультатно. Наверное, это бывшее мирное судно, от скудности ресурсов превращенное в СКР. Зенитки установили, а непотопляемость так и осталась на прежнем уровне. «Жаль, – думаю, – сфотографировать не успели». Я даже и не представлял себе в этот момент, насколько был прав…

Захожу на посадку последним. Товарищи мои все ушли, они же никуда не попали, поэтому и наблюдать им было не за чем. Выхожу из самолета и с видом победителя направляюсь к Борзову, возле которого толпились невеселые командиры экипажей, только что доложившие о своих «успехах». «Ну, ничего, ребята! – подмигиваю им. – Не огорчайтесь! В этот раз ничего не потопили, в следующий раз получится». Такая уж специфика нашей работы…

– Вранье! – неожиданно резко прервал мой победный доклад Борзов. Но я настолько был убежден в своей правоте, что поначалу не принял это на свой счет…

– Все промахнулись, а ты, значит, утопил! Да я тебя к стенке… – И командирский гнев, словно проснувшийся после векового молчания вулкан, обрушился на меня, пресекая малейшие попытки возражения. Впрочем, я был настолько раздавлен столь неожиданным недоверием, что даже и не пытался сказать хоть что-либо в свое оправдание. Стою, вытянув руки по швам, лишь чувствую, как кровь бешено пульсирует в висках. Сердце, сжигаемое незаслуженной обидой, рвется на части…

Конечно, я переживал за свою дальнейшую судьбу, ведь за таким серьезным обвинением незамедлительно должен следовать суд военного трибунала. Но еще больше меня волновало другое. Ведь на фронте, где смерть может настигнуть тебя практически в любой момент, все человеческие отношения строятся исключительно на взаимоуважении и доверии, заработать которые очень тяжело, а утратить – проще простого. Долго присматриваются к тебе товарищи и командиры, оценивая, каков ты в деле. Поэтому здесь, как и в работе сапера, одна ошибка обходится самой дорогой ценой.

Я представил себе презрительные взгляды, которыми меня встретят вчерашние боевые друзья. Конечно, бывают моменты, когда приходится отступить перед сложнейшими погодными условиями или бросать торпеды с более дальнего расстояния из-за непреодолимого зенитного огня. В таких случаях с окончательными выводами никогда не спешили, понимая, что такое может случиться с каждым. Но здесь другое… Меня обвинили во лжи… И попробуй теперь доказать свою правоту. Никто не поверит… «Лучше бы там остался, – в отчаянии подумал я. – С мертвого и спросу нет…»

Тем временем Борзов несколько успокоился и, продолжая сжигать меня своим испепеляющим взглядом, вынес окончательное решение:

– Летите с Гагиевым в Вильнюс, берите торпеды и возвращайтесь. Топ-мачтовики будут готовы. Задание прежнее. С истребителями я договорюсь. Вернешься, решу, что с тобой делать! – С этими словами командир развернулся и быстро зашагал в направлении КП.

Некоторое время я так и простоял, не в силах сдвинуться с места. Ноги, словно окаменев, отказывались повиноваться. Когда оцепенение немного отпустило, я, не поднимая головы, уныло поплелся к своему штурману, ожидавшему неподалеку. Мы молча переглянулись. К чему слова, все и так понятно…

– Слушай, Иван, – после некоторого молчания обратился я к штурману, – если промажу, назад ходу нет… Буду таранить… Один пойду, а вы с радистом оставайтесь. Зачем лишние жертвы…

– Не дури, командир. – Бабанов хлопнул меня по плечу. – Оба виноваты, обоим и расхлебывать. Вместе пойдем!

От этих простых слов верного друга на душе стало немного легче, и мы, не теряя времени, направились к своему самолету…

Аэродромные службы, находившиеся в Вильнюсе, были заранее предупреждены о нашем прибытии, и стоило нам приземлиться, незамедлительно начали готовить наши машины к заданию. Специалисты по вооружению занялись подвеской торпед, техники – пополнением топливного запаса и положенными предполетными процедурами.

Я же, отойдя подальше от самолета, нервно курил одну сигарету за другой. Было понятно, что ближайшие часы станут решающими в моей судьбе, принеся мне либо смерть, либо победу. С таким небогатым выбором еще можно было смириться, тем более что на войне так обстоят дела довольно часто. Но в тот день на кону стояло гораздо больше, чем жизнь или смерть, – честь человека и офицера. «Скорее бы уже в небо! – отчаявшись,

решил я. – А там – будь что будет!»

И вот наконец самолет немного лениво, впрочем, как и всегда, начинает разбег. Все быстрее и быстрее проносится под крыльями полоса, и вот уже наступает время немного подтянуть штурвал к себе, чтобы начать набор высоты. Но не тут-то было – самолет еще не набрал необходимой для этого скорости, и стоит мне хоть немного поторопиться, едва успев оторваться от земли, камнем рухнет вниз. И тормозить уже поздно – слишком мало места оставалось впереди моего самолета. Сейчас он свалится в глубокий овраг, в который упиралась взлетно-посадочная полоса. Жить оставалось считаные мгновения…

К счастью, моя машина, изрядно просев, все же сумела вытащить нас из оврага. Видимо, спасла меня укоренившаяся еще со времен школы пилотов привычка начинать разбег у самой границы аэродрома. Будь он короче хотя бы на двадцать-тридцать метров – так бы и закончил я свою жизнь в этой яме, наполненной все еще неубранными немецкими боеприпасами. Так бы рвануло, что от находившейся неподалеку железнодорожной станции не осталось бы и камня на камне.

…Но почему же мой самолет так долго не хотел разгоняться? Ответ на этот вопрос я узнал вскоре после возвращения. Оказалось, Пичугин, верный своей привычке, залил топливные баки почти по самую горловину. А длины ВПП, как я уже упоминал, не хватало для столь потяжелевшей машины…

Вновь под крыльями Балтийское море. Обычно я не против перебросится несколькими словечками с экипажем, но сейчас не до этого. Все внимание – поиску цели. В этот день она была нужна как никогда. К счастью, судьбе не было угодно долго играть с нами, и примерно на том же месте мы обнаружили… одиночный транспорт. Да еще и крупный такой, шесть тысяч тонн…

Как и в первом вылете, вперед ринулись топ-мачтовики, мы с Гагиевым идем в том же самом порядке. Две торпеды и четыре «двухсотпятидесятки» против одного транспорта – шанс весьма неплохой…

Выхожу на боевой курс, враг отстреливается, но сейчас не до него. Главное – правильно прицелиться, поэтому дистанция атаки должна быть минимальной. Только так наверняка можно поразить цель.

И вдруг примерно позади гагиевской машины внезапно появился «фонтанчик» от взрыва торпеды, плашмя ударившейся о воду… «Только не сейчас!» Вновь все в моих руках… «Господи, помоги! Господи, помоги! Господи, помоги!» – в отчаянии беззвучно шевелю губами, нажимая на кнопку сброса в момент,

когда до транспорта оставалось немногим больше шестисот метров…

Отвернуть в сторону от судна невозможно, поэтому тут же немного подтягиваю штурвал на себя, чтобы гарантированно проскочить над ним. Следующие несколько мгновений тянулись ужасно долго. Пойдет… не пойдет… Едва дыша, я замер, словно подсудимый, ожидающий приговора…

– Командир! Торпеда пошла! – никогда ранее эти простые слова радиста не были такими жизнеутверждающими.

Мгновенно проношусь над палубой, оставляя слева трассы зенитных автоматов…

– Взрыв!

Не в силах противостоять искушению, закладываю крутой вираж так, что, кажется, самолет вот-вот зацепится крылом за морскую поверхность. Как раз вовремя успел – столб воды и дыма, поднявшийся в районе кормовой части транспорта, еще не успел рассеяться. Красота! Теперь остается ждать, когда он начнет тонуть, чтобы сделать убедительные фотографии.

Ходим на удалении, километрах в четырех, ждем… Пять минут проходит… Зенитный огонь прекратился, позволяя приблизиться… Десять минут… А транспорт все еще на плаву…

– Как запас топлива? – спрашиваю Сашку Бурунова.

– Да есть пока.

– Если что, уходи, – говорю, – сами вернемся…

И вот наконец стало заметно, как нос постепенно поднимается над водой. Почти одновременно немцы начали спускать спасательные баркасы. «Тонет! Тонет!» – словно неподъемный груз сорвался с души. «Все! Труба им!» От радости захотелось петь во весь голос…

Тем временем корма уже скрылась под водой, показалась ватерлиния, и некоторое время спустя нос встал практически вертикально, как одинокая скала посреди бескрайней равнины, а затем, с каждой секундой все быстрее и быстрее, судно начало погружаться… Вскоре от него не осталось и следа…

– Смотри, командир! Уходят, гады! – прокричал Иван.

– Не уйдут!

И все мы, включая истребителей, один за другим стали заходить на эти баркасы, расстреливая их из курсовых пулеметов так, что были видны разлетающиеся по сторонам осколки обшивки. Через несколько минут все было кончено…

– Поздравляю! Две победы за день – это здорово! – слышу радостный голос Саши Бурунова.

– Спасибо! – отвечаю. – Да только вот не верит мне командир…

– А мы сразу, как приземлились, доложили, что видели, как ты сторожевик потопил… Скоро придет подтверждение…

Мое торжество в этот момент невозможно передать никакими словами… Еще бы, мое доброе имя, гораздо более ценное, чем сама жизнь, спасено от несмываемого позора.

Идем домой, но расслабляться никак нельзя. Чем ближе к берегу, тем больше вероятность быть атакованными истребителями. Хоть и свои защитники рядом, тем не менее кручу головой во все стороны, как во время одиночной «охоты». И вдруг… не верю своим глазам – впереди, метрах в пятистах справа и немного ниже нас идут два «Ju-52», трехмоторных немецких транспортных самолета. Старые, еще с гофрированной обшивкой. Летят себе со стороны Либавы и нас, по всей видимости, не замечают.

– Сашка! – кричу. – Смотри, «Юнкерсы»!

– Где?!

– Даю трассу! – с этими словами доворачиваю свой самолет и даю очередь в их сторону.

– Теперь вижу! Спасибо!

– Командир! Дай мне одного! – слышу голос Сашиного ведомого.

– Хорошо. Он твой.

А вот уже и Шяуляй. Покачав на прощание крыльями, истребители улетели в сторону Вильнюса, а мы стали заходить на посадку. Теперь можно со спокойной совестью предстать перед командиром – сознание этого наполняло сердце радостью. Казалось, никогда ранее я с такой необыкновенной легкостью не покидал кабину самолета после того, как он занял свое законное место на аэродроме.

– Товарищ командир! Задание выполнено! Потоплен транспорт водоизмещением шесть тысяч тонн! – Сам удивляюсь, насколько бодро, я бы сказал, с мальчишеским задором звучит мой голос. Борзов крепко жмет мою руку, и на мгновение наши взгляды пересеклись. Ничего не сказал мне тогда командир, да и не нужно было. Мы прекрасно поняли друг друга без лишних слов. Мой экипаж восстановил свою репутацию, и несколько дней спустя на меня и моего штурмана было оформлено представление к званию Героя Советского Союза…

…Сегодня историки ведут ожесточенные дискуссии на тему достоверности побед того или иного вида боевой авиации. Для одних эта проблема представляет исключительно пропагандистский интерес, для других – чисто научный. Встречаются авторы, обвиняющие нас, летчиков-торпедоносцев, в определенном завышении своих результатов, а порой – и в

откровенном вранье.

Как непосредственный участник этой войны, выскажу свои соображения. В военное время получение истинных данных о количестве уничтоженной вражеской техники является жизненно необходимым. И дело совершенно не в том, что определенные количественные показатели являются основанием для представления к государственным наградам и очередным званиям.

Конечно, невозможно отрицать тот факт, что заслуженные ордена и медали серьезно поднимают боевой дух солдат и офицеров… Но все это вторично по сравнению с главным – успешное планирование боевых действий совершенно невозможно без оценки численности вражеских войск.

Информация, потом и кровью добытая разведкой, сведения, полученные от агентуры, сводки боевой деятельности подразделений – все это служит основанием для принятия тех или иных решений, от которых зависит успех боевых действий и, конечно, количество человеческих жизней, которыми он будет оплачен.

Именно поэтому штабы, будучи крайне заинтересованными в получении достоверной информации о потерях противника, всеми силами старались отсечь «лишние» победы. В нашем случае потопление подтверждалось фотоконтролем, агентурными данными, вылетами самолетов-разведчиков и свидетельством истребителей прикрытия.

К сожалению, фотографии не всегда удавались – в самый неподходящий момент подводила аппаратура: то пленка разорвется в кассете, то замерзнет затвор. Но фотоконтроль не являлся основным средством подтверждения победы. Бывало, только прилетаешь, еще и рта открыть не успел, а тебя уже поздравляют – агентурные данные пришли. Были это подразделения фронтовой разведки, заброшенные в немецкий тыл, либо агенты, скрывавшиеся среди гражданского населения, я не знаю.

Кроме того, в составе ВВС флота была своя воздушная разведка. В частности, на Балтике воевал 15-й разведывательный полк. Если группа торпедоносцев вылетает по их данным, самолет-разведчик фотографирует вражеский конвой до нашего удара и после. После возвращения смотрят, сколько было, а сколько осталось… Или все плывут. Только так.

Тем более сам экипаж не всегда имеет возможность наблюдать потопление. Особенно при выполнении одиночных крейсерских полетов, в которые мы уходили в основном ночью или в плохую погоду. А там порой радист только и успевал

заметить взрыв торпеды. Пока развернешься, чтобы на результат посмотреть, так потеряешь это судно из виду. И не найдешь… Так по возвращении и докладывал: «В районе таком-то атаковал транспорт таким-то водоизмещением. Стрелок наблюдал взрыв, после чего визуальный контакт с целью был утерян». А через пару дней вызывает командир и сообщает: «Пришло подтверждение на твоего утопленника». Мне и в голову не приходило спросить, откуда. Пришло, и хорошо… Всего трижды мне удавалось наблюдать, как уходит под воду «мое» судно.

Когда война кончилась и я в академии учился, появились таблицы всякие и расчеты, по которым, оказывается, одной торпедой даже транспорт не так-то просто потопить, а боевой корабль – так вообще… Не хочет он тонуть, хоть ты что… В определенное место надо попасть, чтобы гарантированно потопить. Допустим, в артиллерийский погреб или котельное отделение. А так попала торпеда в кормовую часть судна, вот как у меня случай был, – а оно стоит, зараза, не тонет. Прилетаешь, фотография есть. Попасть попал, а утопил или нет – черт его знает. В этом случае надеяться можно только на агентурные данные.

Можно ли было соврать? Думаю, что нет. Хотя бы с точки зрения морали. Тот, кто считает, что летчики-торпедоносцы приписывали себе несуществующие победы, совершенно не представляет себе, за что мы воевали и для чего жили. У многих моих однополчан семьи остались на оккупированной территории, у некоторых фрицы вообще всех родных расстреляли. Так эти ребята, наоборот, в бой рвались, чтобы отомстить. Были даже «огненные тараны», когда экипажи Петра Игашова и Василия Гречишникова сознательно направляли подбитый самолет на врага и погибали вместе с ним. Да и зачем врать? Чтобы награды получить… Так мы же не за них воевали, а за Родину. И каждый делал для Победы все, что было в его силах. Немцев ведь дутыми «потоплениями» не возьмешь! Они здорово воевали.

Но давайте сформулируем вопрос несколько по-другому: смог бы нечистый на руку человек, промахнувшись по цели во время крейсерского полета или просто сбросив торпеду где угодно, доложить об успешном потоплении? Рядом же никого, да и немцы перед нашим командованием отчитываться не будут…

И здесь ничего не выйдет. Пилот в воздухе не один, значит, штурман и радист обязательно будут в курсе всех дел. И терпеть подобное мало кто стал бы. О причинах я уже сказал выше. Но даже если допустить, что весь экипаж подобрался под стать своему командиру, риск провала все равно слишком высок.

Ну, один раз «потопил», другой, третий… Шила в мешке не

утаишь. В лучшем случае Борзов, заподозрив неладное, к стенке пригласит и все равно заставит полететь куда надо. В худшем – кто-нибудь из экипажа обязательно проболтается, особенно когда выпьет… И тогда все, конец, – в каждом полку есть уполномоченный СМЕРШа, у которого имеются свои осведомители среди летно-технического состава. «Шептунов» всегда хватает. Спросонья что-то сказал, а там, где надо, уже все известно. А уполномоченный за такое дело ухватится, будь здоров! Это же его работа.

Иными словами, систематические приписки возможны лишь тогда, когда система под названием «авиационный полк» прогнила сверху донизу, и все ее элементы, включая особиста, относящегося к совсем другому ведомству, образовали единую непробиваемую систему круговой поруки. Да и то в весьма ограниченных пределах, ведь из ряда вон выходящие успехи какого-либо одного подразделения всегда вызывают повышенный интерес начальства, особенно если другие части работают приблизительно с одной и той же интенсивностью. Может, дело в прогрессивных тактических решениях, которые необходимо внедрить во всех остальных полках? А может, какая иная причина имеется…

Другое дело – ошибки в определении тоннажа атакованного транспорта, и причем довольно значительные, вполне могли иметь место. Нам давали теорию устройства судна, его основные размерения и палубные надстройки. Мы знали, что, например, транспорт длиной в сто метров имеет водоизмещение около шести тысяч тонн, а эскадренный миноносец должен быть не менее ста пятидесяти метров. Перед заходом в атаку смотришь, что на палубе имеется, сколько труб, мачт и так далее. Штурман тоже помогает. Но вот проблема – все это на глазок оценивалось, а «глазок» у каждого свой. Точно измерить невозможно, а уж прочесть название – тем более…

Почему же тогда Борзов не поверил мне? Позднее я размышлял на этим и, похоже, докопался до истины. Выше уже было сказано, что кредит доверия, заработанный в течение длительного времени, можно с легкостью утратить в одночасье. В моем случае это произошло во второй половине июля, ставшей для меня полосой неудач. Три или четыре сброшенных торпеды – и все мимо.

Это, конечно, не могло само по себе столь существенно уронить в глазах командира мой авторитет, ведь подобное происходило практически со всеми экипажами, но несколько повредило его фундамент. И все бы ничего, не соверши я вскоре фатальную ошибку…

К сожалению, память не сохранила никаких подробностей этого дня. Помню лишь то, что произошло это где-то в самом конце июля или начале августа. Мы вчетвером пытались атаковать конвой, прикрытый двумя эсминцами и несколькими сторожевиками… Двумя… или тремя… Где-то около этого.

С таким плотным заградительным огнем мне пришлось столкнуться впервые, да и моим товарищам тоже, поэтому они побросали торпеды с дальней дистанции, километра с полутора, наверное, а может, и больше, конечно же, мимо, – и врассыпную, кто куда. По-моему, передо мной Саша Гагиев шел… А я, немного замешкавшись, отстал от товарищей, поэтому один остался.

Зенитки лупят… Просто кошмар какой-то… Кажется, места живого на небе нет, одни лишь облака разрывов да пунктиры трассеров. Что делать? Для принятия решения – считаные мгновения. «Нет, – думаю, – ближе не подойти – собьют, сто процентов собьют. А издалека торпеду бросать… нет смысла. Успеют отвернуть». И я резко взял в сторону, так и не произведя атаки… Пожалел торпеду впустую тратить… А может, и струсил… Трудно сказать. На войне очень сложно провести четкую границу между разумным отступлением и бегством с поля боя.

О возможных последствиях этого решения как-то не подумал. А зря… Ведь если по прошествии времени я сам, непосредственный участник этого события, затрудняюсь дать справедливую оценку своим действиям, то что говорить о командире, который видит лишь скупые цифры и факты: три экипажа несмотря ни на что произвели атаку, пусть и с дальней дистанции, а один вернулся с торпедой. Может, он вообще и не пытался прорваться к цели… Помню, тогда Борзов на меня так посмотрел, что мне не по себе стало. Потом я долго проклинал себя за это. Надо было кинуть ее так же, как и остальные…

Ну и, конечно, не успела забыться недавняя неудача, «прославившая» полк не с самой лучшей стороны. Еще бы, практически целая эскадрилья пошла, десять самолетов, торпеды с бомбами потрачены безрезультатно, самолеты побили, да еще и Героя Советского Союза угробили… Я как раз под горячую руку попал, став своего рода громоотводом. Так что этот день, 13 августа, можно сказать, спас меня, вернув мне доверие и уважение командира.

Бывают моменты, когда логика изложения событий требует нарушить их хронологическую последовательность, столь удобную для восприятия читателем. И чтобы рельефнее показать сущность и настроение сурового военного времени, я позволю себе перенестись на месяц вперед, в середину сентября 44-го. Но

прежде чем приступить непосредственно к своему рассказу, хотелось бы особо отметить следующее…

Наверное, нет ни одной книги, рассказывающей о боевой работе авиаторов Великой Отечественной, где в сочетании с фамилиями наиболее отличившихся летчиков, штурманов или стрелков-радистов не употреблялось бы прилагательное «бесстрашный», превратившееся за долгие годы в устойчивый литературный штамп. Благодаря этому в сознании определенной части читателей складывается не соответствующий действительности образ некого сверхчеловека со стальным сердцем, как говорится, рыцаря без страха и упрека. Других же, более критически настроенных, наличие подобных эпитетов настораживает, заставляя усомниться в правдивости всего повествования в целом.

Лично я абсолютно убежден: бесстрашных людей не бывает в принципе. И никто не в силах убедить меня в обратном. Ведь жажда жизни, как ни крути, основной стержень, на котором держатся все остальные человеческие инстинкты. В мирное время она тихо прячется где-то внутри, слегка затерявшись среди обыденных забот и стремлений. Ты можешь относиться к ней с некоторым пренебрежением, будучи твердо уверенным в том, что способен без колебаний пожертвовать собой во имя высоких идеалов.

Но стоит лишь на мгновенье оказаться лицом к лицу со смертельной опасностью, как эта самая жажда жизни, прежде не дававшая о себе знать, с легкостью разметав по сторонам осколки чуждых ей мнений и стереотипов, во всей красе явит свою обратную сторону – всепоглощающий животный страх. Это он каждый раз, когда ты заходишь в атаку, стекает за шиворот струйками соленого пота, заставляя сердце бешено колотиться в груди, а ноги – мелкой дрожью стучать по педалям. Это он истерически кричит тебе в уши: «Дави на кнопку, пока не поздно!!! Чего медлишь!!! Собьют ведь, если ближе подойдешь!!!»

Здесь нет ничего зазорного, ведь страх – такое же естественное человеческое чувство, как боль, голод и инстинкт продолжения рода. И если кто-то говорит, что никогда ничего не боялся, можно смело утверждать, что эти слова – всего лишь пустая бравада, не имеющая ничего общего с реальностью. Правда в другом: каждый раз, прежде чем направить свой самолет в сторону врага, тебе необходимо пройти сквозь чистилище извечного противостояния долга и страха, исход которого заранее гарантировать абсолютно невозможно.

Есть мнение, что пилоту, имеющему солидный боевой опыт, гораздо легче заставить свой страх отступить. Отчасти это верно,

ведь отличное владение самолетом, умение пилотировать его в сложных метеоусловиях, грамотное применение тех или иных тактических приемов атаки, конечно же, заметно повышают шансы на выживание. Но постоянное балансирование между жизнью и смертью неумолимо подтачивает твою психику, тем быстрее, чем больше товарищей гибнет в сражениях. Поэтому нельзя исключить вероятность того, что однажды может наступить момент, когда моральные силы человека окажутся исчерпанными и он будет не в состоянии сохранить контроль над собой.

Именно в такой ситуации и оказался Сергей Токарев, прибывший в полк вместе со мной. Летал он довольно неплохо и вплоть до августа 43-го никаких нареканий не вызывал, выполняя боевые задания не хуже других. И вдруг… Что-то сломалось в его душе, и он начал хитрить.

Летит, например, звено. Впереди – облачность. Одиночному экипажу вполне по силам пройти сквозь нее, а вот строй группы, утратившей визуальный контакт между ее членами, неминуемо рассыплется, и, скорее всего, безвозвратно. Чтобы избежать этого, мы разработали довольно простую и эффективную методику действий. При входе в облака ведущий продолжает движение заданным курсом, а ведомые, чтобы исключить столкновение, отклоняются градусов на двадцать-тридцать, каждый в свою сторону. При этом все экипажи переходят в набор высоты. Таким образом, поднявшись над верхней кромкой облаков, можно вновь найти друг друга.

Так вот, начал Сергей возвращаться из боевых полетов раньше времени, оправдываясь тем, что, войдя в облака, потерял свою группу. Раз, другой, третий… Конечно, неприятная ситуация… Но делать окончательные выводы никто не спешил – на войне всякое может случиться. Лишь Борзов, увидев в действиях Токарева систему, отреагировал в свойственной ему манере, планируя «подозреваемому» боевые задания чаще, чем остальным.

К сожалению, воспитательные меры, предпринятые командиром, на этот раз дали отрицательный результат – Сережа стал хитрить еще чаще, используя для этого любую возможность. Взлетел, например, а через некоторое время назад поворачивает. «Двигатель, – говорит, – забарахлил». Или другой «дефект» обнаружится. А для техников подобные ЧП – пятно на репутации. Вот и приходилось им, беднягам, весь самолет до последнего винтика осматривать. Естественно, безрезультатно… Даже пробные полеты в районе аэродрома проводили… Но все работало нормально…

Другой раз при переходе через линию фронта зенитки обстреляли. «Самолет получил повреждения, – докладывает Токарев после посадки, – пришлось возвращаться». Да только вот незадача – при ближайшем рассмотрении в плоскости или фюзеляже удается отыскать лишь несколько незначительных пробоин, совершенно не представлявших угрозы для крылатой машины…

И вот одним сентябрьским утром нам объявили о срочном построении всего летного состава полка. Такие события в годы войны были большой редкостью и проводились только лишь по самому значительному поводу. Поправив обмундирование, мы заняли свои места, устремив свои взгляды на командира.

– Лейтенант Токарев! – без всяких предисловий резко скомандовал Борзов. – Выйти из строя!

Сережа выполнил приказ, но сделал это несколько неуклюже, словно стараясь оттянуть время. Он стоял в нескольких шагах впереди первой шеренги, как и положено, по стойке «смирно», но что-то едва заметное придавало его осанке характер обреченности подсудимого, замершего в ожидании приговора.

Борзов подошел к Сергею и несколько секунд пристально смотрел в его глаза. Конечно, видеть лицо командира не представлялось возможным, но в этом не было необходимости – совсем недавно я сам находился почти в таком же незавидном положении. Огненный немигающий взгляд, прожигающий насквозь, внезапно возник передо мной. Сердце сдавило предчувствие чего-то ужасного.

Внезапно Борзов резко отошел в сторону и, пробежав глазами вдоль первой шеренги, громовым голосом медленно отчеканил:

– За проявленную трусость лейтенант Токарев приговаривается к расстрелу!

От этих слов, хлеставших наотмашь, у меня моментально дрогнули коленки, кровь ударила в виски, участилось дыхание. «Как же так… Расстрелять живого человека… Сейчас с него снимут ремень, сорвут погоны и…» О том, что произойдет дальше, страшно было даже подумать… «Неужели это не сон?..»

Честно сказать, тогда я никак не мог осудить своего товарища, ведь сам знал, почем фунт лиха. К тому времени я четко понимал, что война может сломать ЛЮБОГО и НИКТО из нас, стоявших в строю, не застрахован от подобного, поэтому ни на мгновение не верил в то, что Сережа избегал боя по злому умыслу. Несомненно, сознание собственного бессилия перед своим страхом уже само по себе было для него жестокой пыткой, и Токарев прилагал все усилия, чтобы перебороть себя. Уже после войны доводилось слышать, что в таких случаях человек

совершенно не способен контролировать свои действия – в определенный момент воля отключается сама по себе, а руки и ноги тут же разворачивают самолет в обратную сторону.

Убежден, что Сережа был виноват лишь в том, что его душевная организация оказалась немногим более хрупкой, чем у других однополчан. Дать бы парню немного времени, чтобы привести себя в порядок… Но, увы, на войне это невозможно…

Выдержав паузу, Борзов продолжил:

– Приведение приговора в исполнение полностью зависит от выполнения лейтенантом Токаревым боевого задания! – Затем, еще раз взглянув на его осунувшуюся фигуру, добавил: – Полетишь сегодня!

Услышав это, мы вздохнули с некоторым облегчением. Командир дал Сергею шанс, а значит, верит в него. Правда, Токарев последний раз летал вчера ночью и ему не мешало бы отдохнуть… С этого построения все расходились молча, пребывая в подавленном состоянии…

В тот день несколько «Бостонов» нашего полка выполняли групповой крейсерский полет, в котором Токарев участвовал в качестве топ-мачтовика. Сразу же после удара по конвою, обнаруженному в районе Мемеля, на отходивших от места атаки торпедоносцев навалились немецкие истребители. И тут Сережа, каких-то несколько минут назад сумев взять себя в руки и успешно выполнить задание, вновь не совладал со своими эмоциями и вместо того, чтобы держаться своих товарищей (а при встрече с превосходящими силами истребителей единственная надежда на спасение – это согласованный огонь воздушных стрелков), решил уйти в сторону. Может, рассчитывал, что немцы, поглощенные группой, упустят из виду одиночный самолет… Может, так вышло само собой, рефлекторно… Больше Токарева никто не видел… А в неравном воздушном бою погибли еще два экипажа. Произошло это 14 сентября…

Внимательный читатель может задать весьма резонный вопрос: почему же тогда в мемуарной литературе, написанной непосредственными участниками войны, в качестве характеристики отличившихся в сражениях воинов зачастую фигурирует не соответствующее действительности слово «бесстрашный»?

Думаю, причина проста – данный эпитет, знакомый моему поколению еще с первых прочитанных в детстве публикаций о достижениях советских авиаторов, столь часто встречался во всех фронтовых газетах, что намертво въелся в сознание ветеранов.

Другое дело, знающие о войне не понаслышке вкладывали в понятие бесстрашия несколько иной смысл, имея в виду не

отсутствие страха как такового, а способность преодолеть его ради выполнения своего долга. При этом и авторы воспоминаний, и их сверстники-читатели понимали друг друга правильно.

Но чем больше времени уходило с момента окончания войны, тем ближе к исходному лексическому значению возвращалось толкование вышеуказанного прилагательного, вызывая широкий спектр чувств – от романтического восторга до полного недоверия. Поэтому, ставя перед собой цель максимально честно рассказать о событиях, в которых мне довелось участвовать, и, кроме того, считая «бесстрашие» слишком уж пафосным словом, я решил полностью отказаться от него в своей книге. Пусть каждый читатель решает сам, кто из нас заслужил такую характеристику, а кто нет.

Паневежис

Еще 31 июня, развивая достигнутые ранее успехи, войска 1-го Прибалтийского фронта вышли к побережью Рижского залива западнее Риги, перерезав сухопутные коммуникации противника, соединяющие Прибалтику с Восточной Пруссией. В ответ немцы предприняли отчаянное контрнаступление, нанеся главный удар в направлении Шяуляя, находившегося тогда всего в двадцати километрах от линии фронта.

Утром 17 августа на командном пункте нашего полка появился Василий Сталин.

– Нужен опытный экипаж, – с порога сказал он Борзову и, подойдя к столу с разложенной на нем картой, продолжил: – Вот здесь, в районе леса, находятся немецкие танки. Неспроста они там, явно к прорыву готовятся. Пошли кого-нибудь, пусть вскроет места их сосредоточения. А мы сразу и ударим по ним! Истребительное прикрытие я обеспечу.

– Сквирского ко мне! – приказал Борзов после непродолжительного раздумья.

Разведка прошла весьма удачно, и вскоре на штабную карту довольно точно было нанесено положение танковых войск противника, изготовившегося к атаке. И буквально часа через два после этого прямо над нашим аэродромом прошли фронтовые бомбардировщики «Ту-2». Много их было, до десяти эскадрилий в полном составе.

До этого мне, да и остальным друзьям-однополчанам, ни разу не доводилось наблюдать с земли, как под мощный аккомпанемент могучих двигателей стремительно проносится в небе безукоризненный строй девяток бомберов. Идеально правильные треугольники звеньев, в которых каждый самолет казался как будто намертво приклеенным к своему месту. Сразу было видно – в воздухе настоящие асы. «Как на параде», – восхищенно подумал я.

Причем летели они безо всякого прикрытия. Никакой необходимости в нем не было – скорость «Ту-2» примерно соответствовала скорости немецких истребителей «Ме-109» и «FW-190». Тем более из наших самолетов сопровождать «туполевых» могли лишь новые «Ла-7», появившиеся на фронте весной 44-го. Да и мощное бортовое вооружение, установленное на «Ту-2», позволяло дать достойный отпор врагу.

– Все, капут фрицам! – радостно произнес стоявший рядом техник.

– Это точно, – согласился с ним кто-то из летчиков.

Но, к сожалению, получилось совсем не так, как хотелось. Или в штабах ошиблись, передавая бомберам координаты цели, или ведущий штурман напортачил… Неизвестно. Знаю лишь то, что отбомбились «туполевы» не там, где надо, что сразу же обнаружилось контролирующим результат атаки разведывательным самолетом.

– Срочно посылай всех, кого можешь, нанести удар по танкам, – вновь обратился к Борзову Василий Сталин. – Медлить нельзя, немцы уже готовы, вот-вот в атаку пойдут.

Как назло, на командном пункте находился только что прилетевший сюда полковник А. Н. Суханов, командир нашей 8-й минно-торпедной дивизии, седой такой мужик лет под шестьдесят.

– Я выполняю совсем другую задачу, – резко ответил он, не слушая никаких возражений, – и рисковать своими экипажами не буду!

Василий Сталин смерил Суханова испепеляющим взглядом, смачно выругался и понесся к ожидавшему его «Виллису», бросив напоследок: «Это тебе даром не пройдет!»

Как показали последовавшие за этим диалогом события, опасения молодого комдива были совершенно справедливыми. Не прошло и двух часов, как немцы начали свое контрнаступление и, к вечеру прорвав фронт, стали продвигаться в сторону Шяуляя…

…На следующий день А. Н. Суханова сняли с командования дивизией. Некоторое время его обязанности исполнял начальник штаба В. П. Попов, пока в конце августа на это место не назначили полковника М. А. Курочкина. Уже после войны слышал, что нашего бывшего комдива видели в Румынии, где он служил в должности военного атташе…

…Тут уж нам совсем не до шуток стало, ведь от Шяуляя до нашего аэродрома всего лишь десять километров. А на нем кроме нас целая истребительная дивизия, а это еще три полноценных полка. Ясно, что надо ноги уносить из Шяуляя, пока не поздно. Вот только куда… И решить этот вопрос следовало до наступления темноты, ведь большинство летчиков-истребителей не имели никакого опыта ночных полетов.

Вскоре выяснилось, что ближайший свободный аэродром находится в Паневежисе, и хотя никто не имел ни малейшего представления ни о состоянии его взлетно-посадочной полосы, ни о ее габаритах, иного выбора не оставалось. Василий Сталин быстро договорился с Борзовым о том, что наши экипажи будут вести эскадрильи истребителей к новому месту базирования, и через некоторое время окрестности Шяуляя огласились ревом моторов взлетавших самолетов.

А солнце уже начинает скрываться за горизонтом. Да и звуки артиллерийской канонады, кажется, стали раздаваться еще ближе к аэродрому. Мысленно подгоняя время, выруливаю на стартовую позицию и даю полный газ моторам. Машина, немного покачиваясь, начинает разбег. На этот раз она набирает скорость медленнее, чем обычно. И неудивительно, ведь я везу с собой восемь человек технического состава, да еще и торпеду.

Отрываюсь от земли, поворачиваю голову в сторону Шяуляя. Почти у самых городских окраин вижу вздымающиеся к небу пыльные столбы разрывов. «Совсем близко подошли, сволочи, – про себя ругаю немцев самыми последними словами. – Ну ничего, чай не 41-й на дворе, еще вернемся». Сразу же за мной, последним, как и положено в подобных случаях, взлетает наш командир Иван Иванович Борзов.

Садились мы в Паневежисе в том же порядке, в котором взлетали: сначала истребители, затем наши торпедоносцы, я и Борзов. Причем самолетов на аэродроме скопилось настолько много, что за неимением другого места они были просто расставлены рядами по обе стороны взлетно-посадочной полосы.

Редко когда доводилось испытывать столь неприятные ощущения при посадке. Обычно она ассоциируется у пилотов со счастливым возвращением домой, где уже не настигнут их ни вражеские зенитки, ни истребители. Но когда в вечерних сумерках при свете лишь своих посадочных фар проносишься сквозь плотный строй самолетов, каждый из которых как будто стремится поймать твою машину за концовки плоскостей, чувствуешь себя весьма неуютно. И хотя понимаешь, что все самолеты стоят на вполне безопасном расстоянии и что мои неприятные ощущения – лишь своего рода неприязнь к ограниченному пространству, но от этого почему-то никак не становится легче…

Тем не менее в суматохе поспешного перебазирования повреждения получил лишь один истребитель. Вскоре приземлился и сам Борзов, после чего все мы, найдя свободное место для ночлега в стоявшем неподалеку сарае, забылись сном праведников…

– А ведь там, в Шяуляе, наш самолет остался, – задумчиво произнес Иван Иванович, когда я, вызванный ранним утром по его приказу, явился на вновь организованный КП, – совсем новый…

…Это был один из трех «Бостонов», только лишь вчера пригнанных молодыми экипажами из Ленинграда. Двое из них успешно взлетели и находились вместе со всеми в Паневежисе, а вот с последним приключилась неприятная история. Несмотря на

все старания, его моторы запустить так и не удалось, а техники, способные заставить их заработать, уже покинули аэродром на наших машинах. Так что ничего иного ребятам не оставалось, как искать спасения на борту командирского самолета, как раз заруливавшего на стартовую позицию…

Экипаж спасли, но брошенную машину жалко. Ну и начальство, конечно, за такое дело тоже по головке не погладит. И наверняка ведь этот неожиданный дефект может быть легко устранен квалифицированными техниками.

– По данным разведки, – продолжил командир после небольшой паузы, – аэродром Шяуляя пока еще не захвачен противником. В общем, полетим спасать самолет.

Сказано – сделано. Я улегся в гаргроте командирской машины, а вот стрелку-радисту пришлось немного потесниться – в его отсеке разместились электрик и два техника. И полетели. Одни, безо всякого истребительного сопровождения.

До Шяуляя добрались без приключений, заходим на посадку. Чувствую, как боковые колеса мягко коснулись земли. И вдруг… Самолет резко рванулся вправо, затем, столь же неожиданно, влево. Это мотание по сторонам продолжалось до самой остановки. Причиной оказались… бомбы, разбросанные на взлетно-посадочной полосе. Оказалось, аэродром уже был подготовлен к уничтожению, вот и пришлось Борзову лавировать на пробеге, избегая столкновения с массивными «чушками».

Выскакиваем из нашего самолета, оглядываясь по сторонам. А вот и наш брошенный «Бостон», сиротливо стоящий на краю летного поля.

– Товарищ командир, – крикнул техник, первым добежавший к нему, показывая рукой на две «пятисотки», привязанные к шасси.

В это же самое время из укрытия выскакивают трое и несутся в нашу сторону. Ими оказались саперы – офицер и двое солдат.

– Уходите быстрей отсюда! Мы сейчас все взрывать будем! – кричит запыхавшийся от быстрого бега офицер.

– Мы заберем самолет, тогда и взрывай, – хладнокровно отвечает Борзов, давая знак техникам не теряя времени приступать к работе.

– Так у меня приказ! – не унимается сапер.

– А у меня – боевая машина…

В общем, разговор шел на повышенных тонах. В конце концов наш командир послал своего собеседника по известному в русском словесном фольклоре адресу, после чего, забравшись на крыло, стал наблюдать за работой техников. Саперам ничего иного не оставалось, как, отцепив бомбы от шасси, ожидать, чем

все это закончится.

Как мы и предполагали, неисправность в системе зажигания удалось устранить довольно быстро, и Борзов, убедившись, что двигатели работают так, как должны, спрыгнул на землю и побежал к своему самолету. Я занял пилотское сиденье, остальные расположились на месте радиста, и некоторое время спустя спасенный нами «Бостон» уже рассекал воздух своими крыльями.

А вот и сверкающая на солнце полоса железной дороги. Прекрасный ориентир. Лети вдоль нее – не ошибешься. Приведет она тебя в Паневежис… Минут десять или пятнадцать протопал – что-то неспокойно на душе. Местность незнакомая совсем… Да и характерные столбы дыма горящей на земле техники однозначно указывают на близость линии фронта… Не может быть! Паневежис в глубоком тылу находится!

Но пролетевшая в нескольких сотнях метров впереди четверка наших истребителей окончательно развеяла все мои сомнения. Взгляд упал на компас… Черт возьми, я же иду курсом шестьдесят, то есть почти на северо-восток, а надо было на восток, на девяносто… А как же «железка»? Оказалось, перепутал я. Эта ведь узкоколейная была, а та, что в Паневежис вела, имела широкую колею.

Пришлось восстанавливать ориентацию, правда, сделать это мне удалось довольно быстро. Захожу на посадку, проклиная себя за невнимательность. Надо же было так лицом в грязь ударить перед командиром…

– Ты куда это лететь собрался? – с улыбкой спросил Борзов, стоило мне появиться на КП для доклада.

– Да… – немного замялся я.

– Не за ту «железку» зацепился, – закончил за меня командир, – я за тобой наблюдал. Уже было хотел догонять, а то к фрицам попадешь, чего доброго. Но смотрю, ты исправился, стал домой возвращаться.

– Да не хотел я к немцам, – сконфуженно отвечаю, опустив глаза.

– Знаю, – еще раз улыбнулся Борзов и, хлопнув меня по плечу, удалился.

Как ни странно, война практически не коснулась Паневежиса, и вряд ли можно было найти в этом небольшом литовском городке хоть один разрушенный дом. Идешь по улочкам и как будто переносишься в мирное время, душой отдыхаешь.

Аэродром наш располагался у юго-восточной окраины Паневежиса. Его начали строить почти сразу же после присоединения Литвы к Советскому Союзу, но завершить к

началу войны так и не успели. Немцы поначалу не спешили вводить его в эксплуатацию, слишком уж далеко продвинулись они в глубь нашей территории, но, когда линия фронта стала неумолимо сдвигаться на запад, возникла острая необходимость в новых базах для размещения авиационных соединений. Вот и пришлось вспомнить о недостроенном аэродроме в Паневежисе.

Все работы выполнялись силами наших военнопленных, живших в грязных бараках, находившихся неподалеку. Когда мы заняли аэродром, эти мрачные строения еще стояли на своих местах как живой памятник жертвам нацистов. Ведь после окончания строительства всех наших солдат уничтожили, сбросив тысячи истерзанных тел в вырытые у леса глубокие рвы. Кровь закипала, стоило лишь задуматься о том, через какие муки пришлось пройти этим несчастным людям.

– Ребята! – неожиданно крикнул один из штурманов, стоявший у конца взлетно-посадочной полосы. – Смотрите!

Мы тут же подошли к нему и, проследив за направлением его взгляда, замерли в оцепенении. На одной из бетонных плит сохранилась выдавленная в затвердевающем растворе надпись: «Здесь работали русские. 12.04.44». Все, не сговариваясь, сняли головные уборы…

Надо сказать, что аэродром позволял разместить на нем довольно большое количество самолетов, и в начале сентября, когда сюда перебазировался из Клопиц 51-й МТАП, вся наша дивизия, а это два минно-торпедных, один бомбардировочный и два истребительных полка, полностью собралась в одном месте. Истребители просто расставили вдоль летного поля, остальные самолеты были спрятаны в лесу. И что интересно, при таком довольно большом количестве техники никто никому не мешал.

Другое дело – подсветка взлетно-посадочной полосы. Некоторое время она полностью отсутствовала, и пока ее не установили, нам приходилось работать без нее. По представлениям мирного времени такая вольность считалась вопиющим нарушением правил безопасности полетов, но война заставляла нас идти на любые жертвы, поэтому ночью мы взлетали практически в полной темноте, ориентируясь лишь на костры, разожженные матросами. Некоторые пилоты предлагали пользоваться фарами, так же, как и при посадке, но Борзов, полагая, что их отраженный свет будет слепить нас, поначалу категорически запретил нам делать это.

Однажды мне пришлось взлетать ночью, да еще и при боковом ветре… Очень неприятное дело. Машина, набирая скорость, ввинчивается во тьму, и лишь огоньки костров, мелькающие по бокам, да едва проступающая впереди линия

горизонта, где черный лес сливается с немногим более светлым небом, дают возможность визуальной привязки.

Наконец машина отрывается от грешной земли. Как же хочется посильнее потянуть штурвал на себя, чтобы поскорее подняться повыше! Но – нельзя. Поторопишься, и все – рухнет вниз не успевший набрать достаточную скорость самолет, похоронив под своими обломками экипаж…

Внезапный удар по носовой кабине заставил меня вздрогнуть всем телом. «Все, – пронеслось в мозгу, – отлетался…» Но прошла одна секунда, вторая… И ничего! Моторы работают, как и положено, машина идет прежним курсом…

– Командир! – слышу голос штурмана. – У меня в кабине переднее стекло разбито. Дует сильно.

– Понятно, – отвечаю, – лететь сможешь или будем садиться?

– Давай дальше пойдем, а там посмотрим…

Но не прошло и двадцати минут, как штурман не выдержал:

– Не могу больше! Замерз…

Делать нечего, пришлось возвращаться. Зашел на КП, как говорится, с опущенными ушами, ожидая заслуженного нагоняя от Борзова. Ну что же, сам виноват, передержал машину у земли, вот и зацепил верхушку сосны, хорошо еще, что не мотором…

Правда, это происшествие заставило Борзова вернуться к идее пользоваться фарами на взлете. Несколько пробных попыток подтвердили ее правоту, и вскоре этим приемом вовсю стали пользоваться все экипажи…

Тем временем, несмотря на все усилия противника, нашим войскам все же удалось сдержать его наступательный порыв, а значит, для снабжения группы армий «Север» всем необходимым у врага оставался лишь один путь – морской. Естественно, задача нанести вражеским транспортам максимально возможные потери была возложена на нас, экипажи торпедоносцев.

21 августа около трех часов ночи мой экипаж уходит в очередной крейсерский полет. Расчет простой – еще до рассвета выйти на просторы Балтики и прочесать ее побережье от Ирбенского прохода почти до самой Данцигской бухты, вернувшись назад тем же маршрутом. Учитывая весьма высокую потребность немецких войск в пополнении и боеприпасах, шансы встретить вражеский транспорт достаточно высоки.

Но теория порой весьма значительно отличается от практики, и в этот раз нам никак не удавалось обнаружить хоть что-нибудь, достойное атаки. Словно сговорились немцы не выходить в море в эти часы.

А вот и рассвет. Над морем он выглядит совсем иначе, чем на суше. Солнце еще не выглянуло из-за горизонта, но волны уже

отсвечивают его бликами. Затем на стыке морской и небесной стихий вспыхивает пламя, с каждой минутой разгораясь все ярче и ярче. И вот наконец показывается и само небесное светило… Сраженный такой красотой, забываешь обо всем… Лишь смотришь и восторгаешься…

И вдруг севернее Либавы замечаю четыре продолговатых силуэта, выстроившиеся друг за другом. Присмотрелся к ним повнимательнее… Так и есть, конвой в кильватерном строю. Впереди два небольших тральщика, за ними два транспорта. Идут на юго-запад, и вот ведь совпадение, как раз спереди-справа от моего самолета. Разворачиваюсь в их сторону и сразу же ложусь на боевой курс, выбрав в качестве цели самый большой транспорт…

– Торпеда пошла! – раздается столь знакомый мне выкрик радиста.

Тут же резко бросаю самолет влево, чтобы пролететь за кормой атакованного мной судна, и даю полный газ моторам. Они ведь еще не стреляли, может быть, удастся проскочить незамеченным…

К сожалению, не удалось. Прицел врага оказался очень точным, и первые же трассеры замелькали прямо перед носовой частью самолета, не оставляя времени на какой бы то ни было маневр. В следующее мгновение смертоносный металл впился в мой «Бостон», резко швырнув его влево. В ушах раздался противный треск разрываемой обшивки. Моментально толкаю штурвал от себя, одновременно давая правую ногу и выкручивая баранку влево. Машина со скольжением несется вправо-вниз, и ей удается вырваться из свинцовых объятий. Повезло, ой как повезло!

Опять наблюдаю перед собой похожую на решето штурманскую кабину. И как в прошлый раз, Бабанов совершенно не дает о себе знать. И вновь гнетущая тяжесть, до боли сдавливающая сердце. Ведь, может быть, сейчас еще можно спасти товарища, перевязав его раны. Лежит он, беспомощный, истекающий кровью, а ты, отделенный от него бронеплитой, ничем не можешь ему помочь…

Радист отделался парой осколочных царапин на мягком месте, а меня опять даже не зацепило. Спасло бронестекло, принявшее на себя удар зенитного снаряда. Да уж, кто-то на небе очень сильно меня оберегал…

…Дело в том, что никогда ранее бронестекло это я с собой не брал, нарушая при этом соответствующий приказ командира. Толстое оно было, около шести сантиметров, крепилось внутри кабины сразу же за обычным остеклением и заметно ухудшало

обзор, особенно на малых высотах.

А как раз перед этим вылетом Пичугин взял да и поставил его на самолет. На мой вопрос о причинах этого действия он так и не смог дать вразумительного ответа, пробормотав что-то вроде «да так, на всякий случай»… В общем, отругал я тогда Ивана за самоуправство, но ввиду отсутствия времени на демонтаж бронестекла так с ним и полетел.

И теперь, глядя на белую паутину трещин, опутавшую место попадания снаряда, с легкостью размозжившего бы мою голову, не окажись на его пути спасительной преграды, я с благодарностью вспомнил Пичугина, незаслуженно обиженного мною. Понятно, что после этого случая бронестекло никогда больше не снималось со своего законного места…

…Пересекаю береговую линию между Либавой и Виндавой. Солнце в глаза светит, на небе ни облачка. Здесь также пришлось поволноваться, ведь в Либаве находились истребители противника. Но они, видимо, не ожидав от одинокого самолета такой наглости, вовремя среагировать на наше появление вблизи своей базы так и не успели.

Топаю на восток, как всегда, на малой высоте, рассчитывая выйти немного южнее Риги. Хорошо бы местность с картой сличить, чтобы наверняка лететь. Каждая минута промедления уменьшает и без того небольшие шансы Бабанова остаться живым. Левая рука шарит за голенищем сапога, куда я обычно перед полетом совал свою карту, и… не находит ее на привычном месте. В принципе, у летчика нет времени пользоваться ею в полете, да и необходимости тоже – этим штурман занимается. А тут как раз понадобилась… и на тебе – дома оставил!

– Ваня, – кричу радисту, – у тебя карта есть?

– Есть, командир!

– Давай, смотри, где мы сейчас!

– Никак не могу разобраться, – отвечает он после некоторой паузы.

– Я же тебе не раз показывал, как ориентироваться…

– Забыл я, командир, прости…

А передать мне карту Иван не имеет никакой возможности, ведь нас разделяет трехметровый бомбоотсек, в котором установлен топливный бак емкостью шестьсот галлонов. В общем, что есть карта, что нет ее – один черт. Придется выкручиваться самому.

Продолжаю идти на восток, внимательно ощупывая глазами землю, пытаясь найти хоть какой-либо ориентир. Ух ты – а вот и фрицы у кухни своей расселись, завтракают. Значит, до линии фронта уже совсем недалеко. Еще ближе прижимаюсь к земле,

опасаясь встречи с вражескими зенитками.

Впереди овраг, ныряю в него, и вдруг… прямо из-под плоскостей выпорхнула целая стая крупных птиц, испуганных грохотом моих моторов, как мне тогда показалось, несколько десятков, не меньше. На мгновение они закрыли собою солнце… Я даже испугаться толком не успел, как ухнулся в эту стаю… Сразу же перья по кабине закружились, кровавые брызги на уцелевших боковых стеклах… Но моторы, слава богу, работают без перебоев.

Спереди-слева показались окраины Риги, поворачиваю на юг и немного погодя наблюдаю внизу наших солдат. Сразу легче на душе стало, спокойнее. Летим дальше. Что за чертовщина!!! Опять немцы, и вновь немного за ними наши расположились. Такой вот слоеный пирог получается иногда при наступлении.

Плохо то, что никаких ориентиров так и не попадается, внизу – одно сплошное болото. Ладно, думаю, полечу на юг, а там что-нибудь да найдется. И точно, впереди показалась сверкающая лента железной дороги. Наверное, никогда в жизни, ни до, ни после этого случая, я так сильно не радовался ей. «Железка» эта, словно спасительная путеводная нить, привела меня прямо к уже знакомому вильнюсскому аэродрому. И немудрено – он как раз рядом с ней и находился.

Сажусь с ходу, и как только самолет срулил с полосы, остановив моторы, выскакиваю из кабины, чтобы помочь Бабанову. Но едва я подскочил к носовой части самолета и дернул замок штурманского люка… раздался пистолетный выстрел. Прямо под ногами взметнулся земляной фонтанчик, и мгновение спустя, словно мешок с песком, из своей кабины, сжимая окровавленной рукой «ТТ», тяжело вывалился мой штурман.

«Это же он стрелял, – осенила меня догадка, – значит жив, чертяка! Думал, наверное, что немцы рядом». Как позже признался Бабанов, последний выстрел он планировал произвести себе в висок, чтобы не попасть в плен.

Тут же подъехала санитарная машина, и дежурный врач, внимательно осмотрев Ивана, выдал свой вердикт: «Ранения тяжелые, но основные органы не задеты, так что будет жить твой штурман». У меня будто камень с плеч свалился.

А досталось Бабанову изрядно. На правой руке от плеча и до самой кисти живого места не осталось, одни раны да царапины. По левой также прошлись осколки, но все же полегче. Ну а несколько разрезов и ссадин на лице – это уже, можно сказать, мелочи. Вообще, остался в живых Иван лишь благодаря своему толстенному, до отказа набитому картами и справочными

таблицами штурманскому портфелю, который он прижимал к себе во время атаки. В нем, в этом самом «сундуке», застрял увесистый осколок, метивший Бабанову прямо в живот.

Загрузили Ивана в машину и повезли в госпиталь. Я, конечно же, поехал вместе с ним. Сердце сжималось при одном лишь взгляде на лежавшего в полубессознательном состоянии боевого друга, еще совсем недавно полного сил и здоровья…

А тем временем техники, вытащив застрявшие под капотом ошметки птиц, тщательно проверяли работу всех систем и механизмов моего самолета. И хотя с момента приземления прошло не менее часа, подойдя поближе к машине, я почувствовал все еще не выветрившийся неприятный запах горелого мяса и жженых перьев.

– Ну как? – спрашиваю. – Лететь можно?

– Так точно, – отвечает техник звена Данилов. – Двигатели в норме, течей в топливной и масляной системах нет. Самолет заправлен и готов к полету.

«Ладно, – думаю, – сейчас сам посмотрю, потом решу, что делать». Обошел вокруг самолета, внимательно осмотрел его. Действительно, ни одной пробоины в районе двигателей нет, плоскости и фюзеляж тоже целы. А вот передняя кабина в ужасном состоянии, вся разворочена, места живого на ней нет. Но это не страшно, ведь никакой силовой нагрузки она не несет, так что полечу-ка я домой, в Паневежис. Тихонько, на малой скорости. Времени – предостаточно…

– Товарищ командир, – с надеждой спрашивает Данилов, – как быть с бортпайком? Может, откроем?

– Не возражаю.

Дело в том, что в каждый полет мы брали с собой набор продуктов, на котором экипаж в случае необходимости мог продержаться до пяти дней. В него входили консервы, шоколад и две бутылки спирта. Складывали все это богатство в масляный бидон емкостью двадцать литров. Поскольку столовский рацион, мягко говоря, не баловал технических специалистов вкусной и питательной пищей, то по неписаной полковой традиции наши бортпайки периодически «списывались» в их пользу.

Данилов, не теряя времени, моментально вскрыл этот бидон. Выпивка есть, закуска тоже на месте. Тут же собрались остальные техники, посидели немного, поговорили… Потом мы с радистом сели в самолет и полетели домой. Минут через сорок наша машина уже стояла в отведенном для нее капонире.

– Какого черта летел на разбитом самолете! – не на шутку рассердился Борзов. – Убиться ведь мог запросто! Мало вам боевых потерь!

Понимаю, что не по злобе душевной распекает меня командир, а потому что волнуется за нас, так что, немного подождав, пока его эмоциональный накал несколько поостынет, докладываю:

– Двигатели повреждений не имеют, все остальное тоже в порядке. Взлет произведен только после осмотра самолета техническими специалистами…

– Хорошо, – согласился Борзов и совсем другим тоном спросил: – Что с Бабановым?

– В госпитале, товарищ командир…

…Пару дней спустя, лишь только выдалось свободное время, Борзов лично полетел в Вильнюс навестить Ивана.

– Тяжело ему сейчас, – вернувшись, сказал мне командир. – Говорить почти не может, только глазами мигает. Доктора говорят, худшее позади, скоро понемногу пойдет на поправку…

…Благодаря заботам врачей Иван действительно остался в живых. Но в полк он уже не вернулся. Из-за сросшихся между собой пальцев правой руки его признали негодным к воинской службе, после чего Бабанов возвратился в свое родное Иваново…

Когда мы с Борзовым развернули штурманскую карту, которую Иван, видимо, уже находясь на боевом курсе, спрятал в свой «сундук», выяснилось, что он все-таки успел зафиксировать на ней место встречи с вражеским конвоем. Это была наша с ним восьмая победа…

Командир эскадрильи

Не прошло и недели после ранения Бабанова, как меня вызвал к себе Борзов. В тот день настроение командира было, мягко говоря, неважным. Совсем недавно полк понес ощутимые потери – в один день разбились на посадке три искалеченных вражескими зенитчиками самолета. Одному из молодых экипажей повезло отделаться легким испугом, в другом – один человек погиб, двое раненых. Пострадал и Сашка Пресняков. Его штурман Иванов был изрядно поцарапан осколками, но вскоре вернулся в строй, а стрелок-радист Скляренко надолго оказался в лазарете.

– Шишков, – хмуро глянул в мою сторону командир, – инженеры наши новую бортовую радиолокационную станцию сконструировали. Твоя задача – провести испытания. Так что отправляйся-ка ты в Ленинград.

– Так точно, товарищ командир! – радостно выпалил я. С тех пор как мы последний раз виделись с женой, минуло чуть меньше двух месяцев, срок, в условиях войны казавшийся вечностью. Предчувствие скорой встречи с любимой полностью завладело моими мыслями…

– Удачи тебе, – грустно улыбнувшись, сказал Иван Иванович…

…В одной из предыдущих глав я рассказал о том, что даже при самом благоприятном стечении обстоятельств лишь каждый второй крейсерский полет приводил к встрече противника. Основная причина ни для кого секретом не являлась – плохие погодные условия, в которых приходилось работать во избежание встреч с вражескими истребителями. Кроме этого, имелось еще предостаточно субъективных факторов, заметно влиявших на визуальное обнаружение противника, главными из которых были самочувствие и настроение каждого члена экипажа самолета-торпедоносца. Да и пресловутую «охотничью» удачу, природу и механизм действия которой невозможно объяснить словами, также никак нельзя сбрасывать со счетов.

Таким образом, реальность боевых действий приводила к необходимости применения в морской торпедоносной авиации бортовых радиолокационных станций (РЛС), но за неимением таковых как командованию, так и рядовым пилотам все еще приходилось мириться с подобной довольно низкой эффективностью дальнего крейсерства.

Надо сказать, что в нашей стране разработка самолетных РЛС началась еще в 40-м году, но провести испытания более-менее

работоспособного образца удалось лишь к середине 43-го года, после чего он был принят на вооружение под обозначением «Гнейс-2». Согласно паспортным характеристикам дальность обнаружения корабля водоизмещением более 1000 тонн при высоте полета 100-200 метров должна была составлять немногим менее десяти километров.

Примерно в начале 44-го наш полк получил первую серийную РЛС, которую установили на самолет Борзова. Истыкали антеннами плоскости крыльев, благодаря чему машина эта получила шутливое название «ежик», а вот с остальным оборудованием пришлось повозиться. Места для него в кабине штурмана и уж тем более летчика не хватало, поэтому пришлось ставить его в отсеке стрелка-радиста, которому теперь пришлось осваивать новую для себя специальность оператора.

Поздним вечером 6 апреля экипаж Борзова отправился в очередной крейсерский полет. Уникальным это задание делало то, что теперь, впервые в боевой практике балтийских торпедоносцев, обнаружить цель предстояло с помощью «Гнейс-2». Старший лейтенант Иванов, обслуживавший новую технику, в ту ночь был в ударе, и ему удалось вывести своего командира на довольно крупный транспорт, шедший под эскортом двух тральщиков и сторожевика. Борзов тоже не подкачал, и враг ушел на дно. Так состоялся дебют наших бортовых РЛС.

На первых порах это вселяло безграничный оптимизм. Казалось, теперь встретить врага на бескрайних балтийских просторах станет совсем уж простой задачей… Но не тут-то было. Эта самая РЛС, как, собственно, и любое другое техническое новшество, страдала множеством «детских болезней» и была очень капризной штуковиной. Чтобы разобраться в «звездном небе» черточек и точечек, светившихся на небольшом экранчике, приходилось изрядно попотеть, а кроме того, практически нереально было понять, что именно попало в поле зрения радара – корабль или самолет. Словом, этот прибор требовал, с одной стороны, значительных конструктивных доработок, с другой – основательной подготовки операторов, обеспечить которую в боевых условиях оказалось невозможным. Кроме того, новых «Гнейс-2» к нам больше не присылали, и внедрение бортовых РЛС в нашем полку приостановилось.

Тем временем научно-исследовательские институты продолжали разработку новых образцов столь нужной для флота техники. В результате появилась улучшенная модификация под названием «Гнейс-5», испытание которой в условиях, максимально приближенных к боевым, предстояло провести

мне…

Надо ли рассказывать о том, как сильно я обрадовался, узнав, что буду работать с аэродрома Гражданка… Ведь от него не так уж и далеко до дома, где жила моя жена. Стоило мне, доложив о своем прибытии, выполнить все необходимые формальности, как я тут же помчался к ней. Слезы радости, нежные слова, захватывающие дыхание объятия и поцелуи… Любить и быть любимым – что может быть прекрасней этого! Я очень благодарен судьбе, подарившей мне такое неземное и одновременно столь же земное счастье.

Хоть меня и определили в гостиницу, располагавшуюся почти возле самого аэродрома, понятное дело, я предпочел каждый вечер добираться к Маше и каждое утро, просыпаясь на час-полтора раньше, возвращаться на Гражданку. Эти несколько сказочных дней словно перенесли меня в давно забытую мирную жизнь, сами воспоминания о которой были стерты суровыми военными буднями.

К моему превеликому удивлению, трамваи в то время уже ходили довольно часто, что само по себе могло показаться невероятным. Еще бы, совсем недавно здесь умирали голодные люди, а сейчас… Конечно, окончательно ликвидировать следы разрухи удалось значительно позже, но тем не менее буквально каждый месяц приносил с собой заметные изменения к лучшему. Где руины разрушенного дома разобрали, где магазин заработал, где еще что-нибудь сделали…

– Возьмите, пожалуйста, за проезд, – протянул я деньги пожилой женщине-кондуктору, но она решительно отвела мою руку и, ласково взглянув на меня, твердо, но вместе с тем с невыразимой словами теплотой сказала:

– Не возьму, лейтенант… Не возьму…

В этот момент мне стало как-то не по себе. Что же мне, молодому здоровому парню, офицеру, без билета ехать?! Ведь буквально рядом со мной сидит иссушенный невзгодами старик, питающийся не в пример хуже меня… О том, насколько скуден его ежемесячный рацион, я прекрасно знал по рассказам товарищей-ленинградцев. Но ведь он-то заплатил! А я…

Моим первым побуждением было все-таки попытаться уговорить стоявшую передо мной женщину принять от меня деньги, но словам так и не удалось сорваться с моих губ. Мы встретились глазами, и внезапно я понял, что сильно оскорблю ее, если буду настаивать на своем. Она не сможет взять деньги у солдата в форме, да еще и с орденами. И это было не исполнением какой-либо инструкции или постановления, а проявлением искренней благодарности по отношению ко всей

Красной армии, отстоявшей Ленинград. И ни разу за все время моей командировки с меня так и не взяли плату за проезд, заставляя меня каждый раз чувствовать себя неловко…

Что до порученной мне работы, то «Гнейс-5» на первый взгляд показалась лучше своей предшественницы. Дистанция обнаружения корабля новой РЛС, по крайней мере согласно таблице характеристик, была заметно больше – тридцать пять километров. Да и работать с «Гнейс-5» стало намного удобнее – она имела два существенно больших экрана, один из которых располагался в отсеке стрелка-радиста, другой – в штурманской кабине.

Правда, прекрасный аэродинамический внешний вид «Бостона» был изрядно попорчен навешенными на плоскости двумя трехметровыми антеннами. Во время полета они изгибались, как змеи, причем настолько сильно, что порой казалось – все это хозяйство вот-вот отвалится, но, слава богу, обошлось.

Испытания новой техники проводились над Ладожским озером. Имевшиеся в наличии корабли и суда выходили в заранее определенные для них места. Моей же задачей было отыскать их, используя бортовую РЛС. Поскольку существовала вероятность встречи с вражескими «охотниками», меня прикрывали наши истребители.

Честно признаться, работала «Гнейс-5» хоть и лучше своей предшественницы, но не намного. Порой она напрочь отказывалась замечать корабль, который я уже несколько минут наблюдал своими глазами. Другой особенностью работы этой РЛС, оставшейся ей в наследство от «двойки», была все та же невозможность отличить морскую цель от воздушной…

…Несколько месяцев спустя, когда я уже летал на самолете, оборудованном «Гнейс-5», со мной произошла довольно интересная история. В мирное время ее легко можно было бы назвать забавной, но тогда, в 44-м, смеяться над ней совершенно не хотелось.

Очередной крейсерский полет грозил окончиться неудачей. Хоть и рваная, но достаточно плотная облачность, ватным одеялом скрывавшая балтийские воды, никак не давала возможности обнаружить хоть что-нибудь, достойное атаки.

– Как там твой ящик, – спрашиваю стрелка-радиста, когда мы вышли в район Либавы, – молчит?

– Ничего, командир, – разочарованно отвечает он.

Ну что же, на нет и суда нет. Но несколько минут спустя в наушниках раздается радостный крик:

– Есть! Есть кораблик! Давай, командир, доворачивай вправо!

Хорошо… Еще немного… – руководит он моими действиями. – Отлично! Цель прямо по курсу!

Охваченный охотничьим азартом, вглядываюсь в каждый мало-мальски заметный просвет в облаках. На этот раз погода как будто решила подыграть мне, довольно быстро разгоняя серую вату, клубившуюся на моем пути, открывая взору все большие и большие участки морской поверхности. Но цели на них обнаружить пока не удается.

– Уже совсем близко! – предупреждает стрелок-радист. «Где же ты спрятался! – Нервы натянуты до предела. – Покажись!»

В следующее мгновение мое пожелание исполнилось, но совсем не так, как я ожидал. Светящаяся точка на экране РЛС оказалась совсем не транспортом, и даже не кораблем… а самолетом, немецким разведчиком «FW-189», за характерную внешность прозванным «рамой». На долю секунды я оторопел от удивления, затем энергичным разворотом попытался уйти в сторону от противника. «Вдруг он не один, – екнуло сердце, – сейчас истребителей позовет, и все – конец мне!»

Надо сказать, «рамы», не имевшие достаточно мощного вооружения, никогда ранее не были замечены в стремлении навязать нам воздушный бой. Наоборот, они старались держаться от нас, да и вообще от любых краснозвездных самолетов, как можно дальше. Разведчики все-таки. Но повстречавшийся нам экипаж, видимо, отличавшийся от своих товарищей повышенной агрессивностью, решительно бросился за нами, стремясь занять такую позицию, чтобы мы оказались в пределах досягаемости их воздушного стрелка.

Я и раньше слышал о превосходной маневренности «FW-189», и теперь мне пришлось убедиться в этом на своей шкуре. Мой «Бостон» скрипел от натуги, выделывая всевозможные виражи, горки и боевые развороты, но сбросить преследователя с хвоста никак не удавалось. В мою сторону уже потянулись пулеметные очереди. «Одно радует, – подумал я, выводя свой самолет из-под удара, – «рама» все-таки одна, без прикрытия…»

Спасла нас, как обычно, облачность. Не бог весть какая: нижняя ее кромка находилась в пятидесяти метрах над морем, верхняя – в сотне. Нырнув в облака, я резко рванул влево со снижением. Густая сизая дымка надежно скрыла мой самолет от настырного врага. Пару минут спустя опускаюсь вниз… Смотрю – и он тут же. Опять пришлось прятаться в облаках, на этот раз отвернув в сторону моря. Прошло еще немного времени, и, поднявшись над верхней кромкой, я с облегчением обнаружил – рядом со мной никого нет…

Честно признаться, я и раньше, помня о результатах

испытаний, не особо полагался на помощь бортовой РЛС, а после этого случая, бывало, вообще не включал ее. Может, мое отношение к ней весьма далеко от справедливого, и если бы в условиях войны имелась возможность подготовки грамотных специалистов-операторов, способных правильно расшифровывать показания этого, безо всякого преувеличения, необходимого прибора, «Гнейс-5» смогла бы себя показать с лучшей стороны. Но история не знает сослагательных наклонений. Для полноценного обучения необходимы практические занятия, проводить которые в небольших промежутках между боевыми заданиями не было ни времени, ни сил. Да и самих РЛС в достаточных количествах тоже не имелось. В нашем полку их установили лишь на двух машинах – на командирской и на моей.

Справедливости ради надо сказать, что Ивану Ивановичу Борзову, вернее его стрелку-радисту, удалось настолько хорошо освоиться с РЛС, что 15 октября наш командир вновь сумел отыскать врага с ее помощью, но это скорее исключение из правила. По-настоящему хорошие бортовые радары, доведенные до требуемой степени технического совершенства, появились уже после войны…

Недели две длились испытания «Гнейс-5», главным результатом которых лично для меня стало некоторое восстановление собственной нервной системы, серьезно потрепанной предшествующими событиями. Впервые за долгие месяцы можно было с абсолютной уверенностью сказать: ближайшие несколько дней я гарантированно БУДУ ЖИТЬ – почти что невероятная роскошь для тех суровых лет. Мне повезло хоть одним глазком заглянуть в будущую мирную жизнь, за которую, не жалея сил, сражалась вся наша огромная страна, и счастье, переполнявшее меня тогда, было безграничным.

Но время не стояло на месте, вырывая из календаря один солнечный день за другим, и вскоре мой отпуск подошел к концу. Последнее утро 44-го, проведенное в Ленинграде, застало меня в весьма неплохом настроении, но с каждым часом мое моральное самочувствие неумолимо ухудшалось. Во-первых, предстояла долгая разлука с любимой, а во-вторых… я отчетливо представлял, что по возвращении в полк застану живыми далеко не всех боевых товарищей. Пустовавшие койки погибших однополчан вновь встали перед моими глазами, заставляя сердце забиться сильнее…

К сожалению, мои опасения оказались не напрасными. За время моего отсутствия домой не вернулись несколько экипажей, в том числе и Сергея Смолькова, моего командира эскадрильи. Обо всем этом мне подробно рассказали товарищи сразу после

того, как я появился на КП, не оставив и следа от моего хорошего настроения…

…Смольков очень тяжело переживал гибель своих товарищей по экипажу. Он буквально не находил себе места от горя, постоянно обвиняя себя в случившейся трагедии. Немного запил, но вскоре пришел в себя и вернулся к полетам.

27 августа руководимая Смольковым группа, обнаружив в районе Либавы вражеский конвой, атаковала его. И тут, в самый неподходящий момент, когда торпедоносцы и топ-мачтовики еще не успели собраться вместе, появились немецкие истребители. В скоротечном воздушном бою бесследно пропали три экипажа. Среди них оказался и Сергей…

…На самолет Смолькова сразу же бросился коршуном один из вражеских «охотников». Предупрежденный резким окриком стрелка, Сергей попытался спастись, уходя в сторону моря, но не успел. Несколько мгновений спустя «Бостон» нервно задрожал, в кабине послышался треск раздираемой осколками обшивки. Израненная машина резко утратила силы. Враг стремительно пронесся над ней. Вот-вот он, выполнив разворот, снова зайдет в хвост, и тогда…

Тем не менее Смолькову удалось выскочить из поля зрения наседавшего на него истребителя, но вернуться домой было не суждено – слишком уж тяжелые повреждения получила его машина. Вскоре она бесследно исчезла в морской пучине, предоставив экипажу самостоятельно бороться за жизнь в холодной балтийской воде.

И не миновать бы нашим товарищам ужасной смерти, если бы не шведское судно, случайно проходившее мимо. Советские авиаторы были спасены моряками и по прибытии в порт интернированы. Экипаж разделили и разбросали по разным лагерям, расположенным на территории Швеции. После войны на Родину вернулся лишь штурман Николай Афанасьев…

Эта трагическая история самым неожиданным образом повлияла на мою дальнейшую фронтовую биографию – тут же на КП Борзов буквально сбил меня с ног своим очередным приказом.

– Ты, наверное, уже знаешь, что случилось со Смольковым, – испытующе глядя мне в глаза, сказал он и, не дожидаясь ответа, продолжил: – Так что принимай эскадрилью!

– Не могу, товарищ командир! – скорее рефлекторно, чем осмысленно выпалил я. – Не готов еще…

– Я сказал, значит, будешь! – резко прервал меня Борзов. – Командиру дивизии я уже доложил, он согласился… – Затем, подойдя поближе, сказал немного тише: – Ставить больше некого…

– Так Пресняков же есть… – робко возразил я. Сашу совсем недавно перевели в нашу эскадрилью на должность заместителя ее командира, то есть Смолькова. Пресняков на фронте с первого же дня войны, имеет огромный боевой опыт и высокий авторитет среди товарищей. Совсем недавно, в конце июля 44-го, ему присвоили звание Героя Советского Союза, и практически ни у кого не вызывало сомнений, что именно он в случае необходимости должен занять место Сергея…

– Нет! – жестко возразил Борзов. – Будешь ты!

В тот же день я узнал от товарищей, что совсем недавно у Преснякова приключился серьезный личный конфликт с командиром полка. Видимо, не остыл еще Борзов, а тут как раз назначать кого-то на должность надо было… Вот он и выбрал меня…

А я, в отличие от Шаманова, способностью уклоняться от повышения по службе не обладал, так что пришлось принимать на себя руководство эскадрильей. Поначалу, честно признаюсь, трудно было даже мысленно свыкнуться с этим. Поневоле вспоминались другие командиры эскадрилий нашего полка – Победкин, Смольков, Чернышов, Васильев… Все они были и старше, и опытнее. Конечно, к тому времени мне удалось довольно неплохо освоиться со всеми видами боевой работы минно-торпедной авиации и добиться определенных успехов на этом поприще…

Но сомнения все равно не давали покоя. Ведь эскадрилья – довольно точный и тонкий механизм, в котором нет второстепенных деталей и мелочей. Тактическая и летная подготовка экипажей, поддержание самолетов в исправном состоянии, максимально быстрый возврат в строй поврежденных в боях машин, материально-техническое снабжение, питание и обмундирование личного состава, его моральное состояние – ответственность за все это, а также за многое другое целиком и полностью ложится на мои плечи. Смогу ли я справиться со всем этим хозяйством… Или нет… Хороший летчик необязательно станет хорошим командиром – эта истина была мне хорошо известна…

Известные опасения вызывала и работа с людьми. Здесь тоже с избытком хватало подводных камней. Как мне, толком не побывшему даже заместителем, выдержать баланс между сухой уставной дисциплиной и, будем называть вещи своими именами, авиационным панибратством… Здесь чрезмерное закручивание гаек не менее губительно для твоего авторитета, чем излишняя снисходительность. К счастью, у меня были хорошие учителя – Победкин и Смольков, и на первых порах, пока не выработалась

собственная методика руководства людьми, я стремился подражать им.

В качестве командира 2-й эскадрильи принимаю доклад инженера Ф.З. Харада о готовности самолета к полету. Аэродром Паневежис. 19.09.1944

Как действовать в тех или иных конкретных ситуациях, представлялось мне лишь в довольно общих чертах. Ясно было лишь одно: командир должен быть примером для своих подчиненных во всем, начиная от внешнего вида и заканчивая исполнением служебных обязанностей. Иного способа заслужить уважение просто не существует – весь мой предыдущий армейский опыт подтверждал эту нехитрую истину. Значит, надо было, критически переосмыслив каждый свой шаг, сделать соответствующие выводы.

В отношении боевой работы для меня мало что изменилось. Здесь я продолжал делать то, что делал и раньше. А вот свой внешний вид пришлось немного пересмотреть. Не могу сказать, что я когда-либо отличался неряшеством – этого никак не потерпел бы ни Смольков, ни Победкин, да и самому себе противно было бы ходить неопрятным, – но все же порой позволял себе некоторые мелкие вольности в одежде – например, ходить в кителе с расстегнутым воротником. Теперь – все! Пуговицы застегнуты, штаны наглажены… Только так!

В связи с повышением в должности мне почти сразу же присвоили следующее воинское звание, правда, погоны старшего лейтенанта не слишком придавали мне уверенности. Дело в том, что в моем подчинении оказались и капитаны, и даже майоры. Их

совсем недавно перебросили с Тихоокеанского флота и ввиду полного отсутствия боевого опыта никак не могли назначить командирами эскадрильи. Сначала я опасался, что в силу своего старшинства они будут относиться ко мне немного свысока, но, как оказалось, совершенно напрасно. На фронте, и уж тем более в авиации, такие вопросы решались на уровне человеческих отношений, отнюдь не по-уставному.

Так что приняли меня мои подчиненные нормально, по крайней мере не выказывая явных признаков недовольства. А вот две-три попытки использовать меня в качестве орудия личной мести или объекта подхалимажа были. Но этим только молодежь грешила, не нюхавшая пороху. Подходит ко мне такой доброжелатель, выбрав удачный момент, когда рядом никого нет, и начинает ябедничать: «Товарищ командир, считаю своим долгом доложить: такой-то вас материл в моем присутствии…» Или еще что-нибудь в этом роде. Но я на подобную ерунду внимания не обращал, а просто сразу же дал понять, что собирательство сплетен не входит в сферу моих жизненных интересов, после чего проблема «шептунов» исчезла сама собой.

Другое дело – «снимать стружку» со своих подчиненных по более серьезному поводу. Иной раз эмоции настолько зашкаливают, что не всегда удается удержаться от применения ненормативной лексики. Бывало, отматеришь кого-то, а после самому так стыдно становится, хоть впору извиняться… Услужливая память тут же извлекает из своих бездонных хранилищ воспоминания о тех неприятных моментах, когда я сам получал выволочку от командиров. В основном – за дело. Иногда – за то, что под горячую руку попался… И в том, и в другом случае приятного мало… Но дисциплину нужно было поддерживать любой ценой, вот и пришлось мне приобретать навыки взбучки и матерщины…

Но главная проблема возникла там, где я сразу и не ожидал. Дело в том, что теперь мне предстояло заниматься боевой подготовкой молодого пополнения, причем времени на ввод его в строй, как всегда, катастрофически не хватало. Причина трагична в своей простоте – большие потери. Порой во всем полку количество боеспособных экипажей ненамного превышало штатную численность одной эскадрильи, вот и приходилось бросать в огонь недоученную молодежь…

Меньше всего проблем было с так называемыми тихоокеанцами. Они довольно неплохо владели навыками пилотирования «Ил-4» в сложных метеоусловиях, а некоторые из них даже имели опыт учебного торпедометания. Приблизительно в похожей ситуации находился и я, когда прибыл в полк, поэтому

с ними поступали точно так же – переучивали на «Бостоны» и, заставив вызубрить морские карты, отправляли на боевые задания.

Немного больше внимания приходилось уделять экипажам, прибывавшим из расформированных подразделений разведывательной авиации Балтийского флота. Летали они на совсем уж стареньких «МБР-2», эксплуатировать которые во второй половине войны было чистым самоубийством. Эти ребята в совершенстве знали театр боевых действий и здорово летали в самую нелетную погоду, но о торпедах и их боевом применении знали лишь понаслышке. Правда, схватывали они все буквально на лету и довольно быстро осваивались с новой специальностью.

Но, к сожалению, самую большую часть летного пополнения составляли выпускники летных училищ, основная часть которых умела пилотировать «Ил-4» лишь в достаточно простых метеоусловиях и имела на своем счету лишь пару-тройку сбросов учебных болванок, имитировавших торпеду. Иными словами, их приходилось учить практически всему.

Знакомство с кабиной «Бостона» происходило так же, как и год назад, с той лишь разницей, что все переключатели и тумблера теперь предстояло отыскивать с завязанными глазами. Не помню, кто первым додумался до подобного усовершенствования, но это уже неважно. Главное, процесс обучения заметно ускорился и стал гораздо более эффективным.

А вот натаскать на ночные полеты удавалось, увы, не всех. Наиболее запомнился в этом отношении капитан Гурьянов, назначенный моим заместителем вскоре после того, как я вступил в новую для себя должность. Он хоть и прибыл с Дальнего Востока, но к торпедоносной авиации никакого отношения не имел. Гурьянов начинал свою летную биографию в истребительной авиации, затем, уже не помню, как так получилось, был переучен на «Бостон» и направлен в наш полк.

Днем мой заместитель летал очень даже неплохо, а вот ночью, даже в простых погодных условиях, никак не мог. В нашем полку тогда была «спарка», на которой я гонял молодежь до седьмого пота. Многие уже на боевые задания вылетать начали. А Гурьянов… Пока землю видно, здорово идет, не придерешься. Стоит только в облака нырнуть – тут же самолет начинает на крыло заваливаться. Некоторое время я не вмешиваюсь в управление, может, все-таки одумается, но вскоре наступает такой момент, что дальнейшее промедление грозит закончиться аварией.

– На приборы смотри, рухнем скоро! – кричу ему, выравнивая машину. – Давай еще раз!

И вновь то же самое. Видимо, никак не удавалось Гурьянову справиться со своим вестибулярным аппаратом. Один раз он попробовал слетать на боевое задание безоблачной ночью, что чуть было не закончилось плачевно. Пока над землей летели – ничего, а как в море вышли… Чуть в воду не рухнул. Пришлось мины бросать и назад топать.

– Не могу, командир! – в отчаянии признался он. – Что хотите со мной делайте, ночью – не могу! Никак!

Пришлось его на дневные полеты переводить. Как раз в 45-м мы стали летать в светлое время суток. Вот тут-то мой заместитель себя и показал с самой лучшей стороны. Летал храбро, водил группы, исправно выполняя любые боевые задания. Что интересно, после войны, когда меня отправили в Ригу на высшие офицерские курсы, командиром эскадрильи назначили именно его.

И таких, как он, хватало. Благо, как и в бытность инструктором, спасала «спарка», позволявшая вовремя парировать неверное движение обучаемого, но в октябре она была разбита во время учебного полета. В тот день Саша Пресняков, тренируя молодого пилота, решил проверить, как тот будет действовать при выходе из строя одного из двигателей, взял и убрал на нем обороты. Летчик не растерялся, тут же парировал снос самолета соответствующей ногой и пошел на посадку. Машина шла хорошо, и Саша, видимо, слишком расслабился, полностью доверившись своему подопечному. Но стоило машине коснуться колесами земли, как она тут же пошла под углом к полосе… Оказалось, летчик, убрав газ на «рабочем» моторе, забыл убрать ногу. В результате – сломанная левая стойка, погнутые лопасти винта и изрядно помятая консоль, в общем, «спарка» надолго выбыла из строя.

А время-то не ждало, пока ее приведут в чувство. Пришлось работать в аварийном режиме, используя для обучения обычные «Бостоны». Молодой пилот садился в кресло, а я укладывался в гаргроте за его головой. В свое время мне уже доводилось находиться в подобном положении, но тогда учили меня самого, а за штурвалом был опытный Летуновский. Теперь все наоборот: меня «катает» совсем молодой парень, и если он, зайдя в облака, растеряется, мне никак не удастся выправить положение…

Каждый такой полет был связан с огромным риском, но до поры до времени я мирился с этим, пока однажды меня чуть не угробил прибывший с очередным пополнением выпускник летного училища. Он довольно неплохо показал себя в дневных полетах, и я решил попробовать его силы ночью, о чем впоследствии очень сильно пожалел. Несколько раз самолет

слишком сильно заваливался на крыло, и лишь мой гневный окрик помогал пилоту прийти в себя и выровнять машину. Но настоящие неприятности начались при возвращении домой. При заходе на посадку парень слишком сильно нервничал и подводил самолет к земле не в начале полосы, как требовалось, а где-то ближе к середине, когда садиться было уже слишком поздно. Приземлились мы тогда, точно помню, не с первого раза и даже не со второго, так что пришлось мне понервничать ничуть не меньше, чем в ином боевом полете…

На следующее утро я пришел на КП и, набрав в легкие побольше воздуха, доложил Борзову:

– Товарищ командир, проводить дальнейшие учебно-тренировочные полеты в таких условиях считаю самоубийством, – и немного тише, но с не меньшей убежденностью добавил: – Как хотите, но без «спарки» я летать не буду…

Вопреки моим ожиданиям Иван Иванович не устроил мне разнос, а, немного подумав, согласился. Тут же был отдан приказ о форсировании восстановления злосчастной «спарки», и несколько дней спустя она вновь была готова к работе.

В общем, коренным изменениям подверглись все сферы моей фронтовой жизни, не исключая и экипаж. Иван Двойнишников, мой стрелок-радист, стал летать с Гурьяновым, а его место занял младший лейтенант Иван Федоренко, начальник связи эскадрильи. Этот небольшой подвижный паренек буквально состоял из противоположностей, ничуть не мешавших ни ему, ни окружающим. В каждой конкретной ситуации он делал именно то, что было необходимо. Спеть песню, рассказать анекдот или просто побалагурить – да сколько угодно! Любая печаль проходила сама собой, стоило лишь оказаться рядом с Иваном. Казалось, он мог разговорить даже памятник. В полете – полная противоположность. Ни одного лишнего слова. Но свойственная ему некоторая бесшабашность иногда перевешивала…

…Дело было в 45-м. В ту ночь мы летали бомбить Кенигсберг. Зенитки долбили серьезно. Иначе и быть не могло – в районе города концентрация зенитной артиллерии на единицу его площади зашкаливала. Несколько раз разрывы снарядов подбирались настолько близко, что самолет швыряло вверх, словно игрушку. Не будь я пристегнут к сиденью, неминуемо разбил бы голову об остекление кабины. Так что весь боевой курс прошел под аккомпанемент осколков, барабанивших по обшивке самолета.

Наконец бомбы сброшены, и машина, скрипя и треща всеми своими сочленениями, несется вниз, вырываясь из удушающего кольца разрывов. Этот маневр был выполнен мною настолько

энергично, что мачта тросовой антенны, не выдержав напряжения, согнулась набок…

Судьбе было угодно сохранить мою жизнь и в этот раз, и некоторое время спустя я уже заходил на посадку. Обычно после выключения моторов я еще некоторое время оставался в кабине, собираясь с мыслями, а тут, сам не знаю почему, покинул самолет почти сразу. Смотрю – и не верю своим глазам. Из люка стрелка-радиста одна за другой появляются две человеческие фигуры.

«Не может быть! – подумал я. – Показалось, что ли…» Но нет, их все-таки действительно было двое. Федоренко я узнал почти сразу, личность же его спутника по-прежнему оставалась для меня загадкой.

– Иван! – окрикнул я своего стрелка-радиста. – Кто это с тобой?

Оказалось, «непрошеным» пассажиром на моем самолете была девушка, служившая в полку телефонисткой.

– Захотелось ей с нами пойти, посмотреть, как мы летаем, – нисколько не смущаясь, пояснил Иван, – очень просилась…

Поначалу я рассердился на Ивана за такое нарушение дисциплины и хотел было строго отчитать его, но затем представил себе, что должна была пережить неопытная, романтично настроенная девчушка в те мгновения, когда самолет бросало из стороны в сторону…

– Ну что, – шутливо спросил я ее, боязливо жавшуюся к Ивану, – как слетала?

– Хорошо, – чуть слышно произнесла она.

– Ну и ладно, – говорю, – беги отдыхать…

…Так что с Федоренко мы сразу нашли общий язык, а вот постоянного штурмана первое время у меня не было, поэтому на задания приходилось идти то с одним, то с другим. Пару раз с Гришей Бажановым слетал, с ним вообще здорово работалось, да и остальные далеко не из худших. Но обстановка проходного двора не слишком импонировала моему характеру. Я с грустью вспоминал ту почти семейную атмосферу, царившую в нашем экипаже во времена Ивана Бабанова, и надеялся восстановить ее после прихода нового штурмана.

Что до неожиданно свалившихся на меня командирских обязанностей, большинство моих опасений в итоге оказались напрасными. Каждый прошедший день добавлял мне опыта, пусть медленно, но все-таки верно укрепляя мою уверенность в себе. Конечно, не обходилось, да и никак не могло обойтись, без ошибок, и причем довольно грубых, но здесь, как и в пилотировании самолета, главное – сделав правильные выводы из каждой конкретной ситуации, двигаться дальше. Других рецептов

успеха жизнь не знает…

Новый штурман

И вновь меня вызывают на КП. Конечно, теперь я – командир эскадрильи, и в новой должности приходится бывать там гораздо чаще, чем раньше. Но в тот день меня почему-то никак не покидало предчувствие внеочередного боевого задания. «Ну что же, лететь так лететь. – С этой мыслью я поприветствовал штурмана полка Диму Котова, ожидая услышать от него приказ. – Интересно, с кем? Может, с самим Димой». Занятый своими переживаниями, я не сразу обратил внимание на стоявшего рядом капитана…

– Знакомься, Миша, – по-домашнему сказал Котов, указывая на него взглядом. – Иван Сурин – твой новый штурман, только что прибыл с Тихоокеанского флота. Был штурманом эскадрильи, так что опыт имеет…

…В ходе войны мы, торпедоносцы, несли огромные потери, и если недостаток рядовых летчиков и штурманов еще можно было восполнить за счет выпускников морских летных училищ, то для замены погибших командиров звеньев и эскадрилий, понятное дело, требовались более опытные авиаторы. Конечно, приоритет в назначении на эти должности безоговорочно принадлежал своим, полковым, тем, кому посчастливилось уцелеть в жестоких боях, получив соответствующий опыт реальной войны. Но таковых людей все равно не хватало.

Проблему частично решили уже известным с довоенных времен способом, периодически перебрасывая на Балтику авиаторов Тихоокеанского флота, благо «отношения» с Японией позволяли нам делать это. Чтобы вновь прибывшие быстрее освоили незнакомый для них театр боевых действий с присущими ему особенностями, а также неизвестные им тактические приемы и хитрости торпедных атак, обычно поступали следующим образом: пилоту-тихоокеанцу давали штурмана-балтийца и наоборот – штурмана-тихоокеанца закрепляли за летчиком-балтийцем. Такой прием давал хорошие результаты, и наши новые товарищи вскоре становились полноправными членами фронтовой семьи торпедоносцев…

…Честно признаться, расставаться с Бабановым очень не хотелось, так сильно я сроднился с ним, но вердикт врачей был неутешительным. Тяжелые ранения, полученные Иваном, требовали много времени на лечение и реабилитацию, да и совсем непонятно было главное – позволит ли состояние его здоровья продолжить летную работу по выписке из госпиталя.

Но как бы то ни было, передо мной стоял новый член моего

экипажа, к которому мне предстояло притереться. Я внимательно посмотрел на него, пытаясь понять, что он за человек и как себя с ним вести. Сразу же в глаза бросилось некоторое сходство Сурина с Бабановым. Оба они были лет на десять старше меня и выглядели рядом со мной, мальчишкой, опытными мужчинами. Мой новый товарищ также производил впечатление замкнутого необщительного человека, что еще больше роднило их между собой. Но помня о том, как совместными усилиями нам все-таки удалось расшевелить Бабанова, без остатка развеяв его казавшуюся непробиваемой нелюдимость, я решил, что подобное должно сработать и с Суриным.

Конечно, судить о человеке с первого взгляда – занятие весьма неблагодарное, и первое впечатление зачастую может оказаться абсолютно неверным, тем не менее именно оно служит отправной точкой будущих взаимоотношений, и чтобы изменить его, требуется порой достаточно продолжительный промежуток времени. Но в случае с Суриным, как выяснилось немного позже, я ошибся лишь в одном – сломать стену отчуждения, которой тот отгородился от остальных товарищей, не удалось. Мой новый штурман так ни с кем и не установил дружеских, в полном смысле этого слова, отношений. Даже внутри экипажа он был скорее коллегой, чем товарищем, и неудивительно, что мы относились к нему аналогичным образом. Помню, я никогда не называл Сурина Иваном и уж тем более Ваней. В воздухе, где нет времени для лишних слов, употреблялось лаконичное обращение – штурман, а на земле – уважительное Иван Михайлович.

– Ну что, ребята, – сказал Дима, – вы с подготовкой не затягивайте. Не сегодня, так завтра «охотиться» пойдете. Так что времени у вас в обрез.

Когда мы с Суриным оказались за пределами КП, я сразу же спросил его, знаком ли он с «Бостоном» в целом и устройством своего будущего рабочего места в частности. Оказалось, и то, и другое ему совершенно неизвестно – на Дальнем Востоке Иван Михайлович летал только на «МБР-2». Эта уже давно устаревшая летающая лодка не имела ничего общего ни с «Ильюшей», ни тем более с «А-20G». Отправив штурмана изучать карты балтийского побережья, я вернулся на КП, чтобы поговорить с Котовым. Мое несколько озабоченное лицо сразу же бросилось ему в глаза.

– Не волнуйся, – улыбнулся Дима, – не переживай понапрасну. Мы с ним уже успели побеседовать еще до того, как тебя сюда пригласили. Могу сказать, штурман он хороший, дело знает.

– Да нет, не в этом дело. Он же «Бостон» вообще в глаза не видел, – отвечаю я и, немного замявшись, продолжаю: – Есть у

меня просьба. Посиди с ним в кабине, покажи, что да как…

– А ты что? Сам не можешь? – Но голос Котова звучит несколько шутливо, на его лице мелькает добродушная улыбка.

– Могу, но ведь я штурманский отсек не так хорошо знаю…

– Хорошо, – согласился Дима. – С тебя причитается…

Несколько часов спустя Сурин подошел ко мне и доложил об успешном изучении оборудования своей кабины. Я хотел было устроить ему экзамен, но так и не успел – незадолго до ужина мои «соколята», приземляясь после тренировочного полета, подломали стойку шасси, после чего меня срочно вызвали на КП для «снятия стружки». Естественно, в такой обстановке ни до каких задушевных бесед со штурманом дело так и не дошло…

И надо же такому случиться, на следующий день – боевой вылет. Два экипажа – мой и Преснякова – отправили на «охоту». Несмотря на то что Саша был старше меня по званию (он – капитан, я – старший лейтенант), ведущим назначили меня.

Надо сказать, это было нетривиальное задание. Необычным его делало наличие на наших самолетах проверяющих офицеров. Со мной летел ни много ни мало начальник минно-торпедной службы ВВС флота, с Сашей – начальник минно-торпедной службы нашей дивизии. Конечно, наличие контролеров на борту немного нервирует, но это только на первых порах: что с ними рисковать, что без них – все едино. Да и скрывать нам нечего…

Вылетели мы тогда ближе к вечеру, с тем расчетом, чтобы возвратиться домой еще ночью, до рассвета. Линию фронта, проходившую тогда километрах в пятидесяти западнее Шяуляя, пересекали как обычно, на малой высоте. Казалось, в этот раз нам удастся пройти во вражеский тыл незамеченными… Как вдруг… Зенитная установка, черт ее возьми! И как раз прямо впереди меня, на расстоянии примерно около километра. За считаные доли секунды я успел заметить фрицев, уже сидевших на своих рабочих местах. Быстрыми уверенными движениями они вращали колеса механизма наводки, разворачивая стволы в мою сторону. Еще немного, и начнут стрелять…

Я среагировал моментально – слегка толкнул штурвал от себя и тут же открыл в направлении врага огонь из курсовых пулеметов. Конечно, о каком бы то ни было прицеливании речь не шла, главное – напугать противника, заставить его, дрогнув, потерять несколько мгновений, достаточных для выхода моего самолета из опасной зоны. Мой расчет полностью оправдался – фрицы немного замешкались, и я безнаказанно пронесся прямо над ними. Теперь стреляйте, гады, сколько влезет! Все равно попусту!

Удивительно, но Саша, державшийся, как положено

ведомому, справа-сзади от меня, так и не заметил хорошо замаскированного врага и, лишь увидев, что я открыл огонь, удивленно вскрикнул по радио:

– Миша, ты чего стреляешь?!

– Зенитка!

– Вот зараза! – выругался Саша.

– Ничего, – отвечаю, – проскочили, и ладно!

Как всегда в подобных случаях, провожу перекличку экипажа. Хоть враг, по-видимому, так и не успел открыть огонь, но все-таки… Стрелок-радист на месте, а штурман, надо же такому случиться, никак не отзывается. Внимательно осматриваю доступную мне для обозрения часть носовой кабины – ни одного отверстия… Что же произошло?! Ясно лишь одно: на помощь штурмана рассчитывать не приходится…

Но времени раздумывать об этом я не имею. Сейчас нужно решить гораздо более важный вопрос: что же делать в создавшейся ситуации – возвращаться домой или продолжить выполнение задания… Может быть, Сурину еще можно помочь… Но как узнать, жив он или нет… Я тут же отклонил самолет немного вправо от заданного курса: «Если Сурин в сознании, подмигнет мне красным огоньком».

…Надо сказать, что на «Бостонах», как своего рода атавизм, сохранилась старая система цветовой сигнализации, позволявшая штурману корректировать направление полета при отсутствии радиосвязи. Проще говоря – три лампочки, располагавшиеся на приборной доске пилота. Замигала красная – поворачивай налево, зеленая – направо, белая – так держать…

Но красный огонек так и не загорелся. «Погиб мой Иван Михайлович… – с горечью подумал я. – Что же теперь… Домой топать…» Инстинкт самосохранения подсказывал именно это решение, и небезосновательно. Можно, конечно, передав бразды правления Преснякову, держаться за него… А не дай бог облака прижмут, Сашку в них потеряю… Днем-то ладно, вывернулся бы как-нибудь. Я ведь Балтику знаю неплохо. А если ночью? Тогда все – отлетался…

И ведь никто не осудит меня, если вернусь. Но я остро чувствовал, что, будучи командиром эскадрильи, никак не могу отступить. Не имею права. Ведь на меня равняются подчиненные. «Погибну? Так ведь и назад идти – тоже риск. Могут у линии фронта прихватить… – В этот момент словно какой-то приступ фатализма охватил мое сознание. – Чему бывать, того не миновать!» Я принял окончательное решение.

– Саша, – вызываю Преснякова. – Штурман мой пропал, не отзывается. Так что выходи вперед и принимай командование на

себя.

– Может, вернешься? – предложил он.

– Нет, – отвечаю. – Так пойдем.

На Балтику мы пробрались, оставив Мемель в пятидесяти километрах справа, и тут же повернули южнее, так, чтобы прочесать возможные маршруты вражеских конвоев вплоть до самой Данцигской бухты.

– Удачи вам, – слышу по радио голос командира истребителей прикрытия. «Ястребки» выполнили свою задачу, прикрыв наш выход в море, и теперь должны возвратиться назад.

– Спасибо, ребята…

Казалось, погода предоставляет нам все условия для успешного обнаружения цели – полный штиль, отсутствие на небе облаков и мягкий свет предзакатного солнца превратили морскую поверхность в подобие до блеска отполированного зеркала, на котором любому, даже самому небольшому кораблику никак не удастся укрыться от наших взоров.

Но ведь и немцы тоже не дураки, поэтому выходить из портов в таких условиях совсем не торопятся. Приходится разворачиваться на север, чтобы искать врага в другом районе. И как только впереди показались очертания шведского острова Готланд, Саша вскрикнул:

– Смотри, прямо по курсу, километрах в двадцати, пароходик идет!

И точно, небольшое такое суденышко длиной не более пятидесяти метров, борт едва над водой возвышается. Наверняка в «прошлой жизни» ходило себе спокойно за рыбой, ничего не ведая о морских боях, но в начале войны, а может, и несколько позже было призвано в состав флота. Насколько мы знали, подобные посудины до зубов вооружались зенитками, что превращало их в опасного противника. Поразить такую цель торпедой практически невозможно из-за ее неплохой маневренности и малых габаритов, гораздо выше вероятность получить во время атаки несовместимую с жизнью долю свинца, поэтому напрасно рисковать собой мы не имели никакого желания.

Но наши проверяющие могли думать совсем по-другому, поэтому мы с Сашей развернули свои самолеты так, чтобы они могли увидеть этот несчастный пароходик, после чего, поскольку мой «пассажир» имел более высокое звание, я решил посоветоваться с ним:

– Атаковать эту цель считаю нецелесообразным. Хотелось бы узнать ваше мнение.

– Да ну его… – немного подумав, ответил он. Прошлись туда-

сюда еще немного и так увлеклись «охотой», что совсем уже и забыли о моем штурмане. Все происходило так, как обычно, и лишь солнце, почти полностью спрятавшееся за горизонтом, заставило нас развернуться на восток. А тут еще и балтийская погода, словно опомнившись от своего недавнего благодушия, «порадовала» внезапно навалившимися облаками…

Хорошо бы обойти их стороной, да вот незадача: топлива-то всего на полтора, в лучшем случае, два часа лету осталось. Делать нечего, остается лишь пробиваться через облака, а они-то, как назло, все сгущаются и сгущаются. Идем с набором высоты, чтобы побыстрее оказаться над их верхней кромкой.

– Сейчас над береговой линией проходим, – сообщает Саша, – севернее Либавы.

Тем временем удерживать визуальный контакт с Пресняковым становилось все сложнее и сложнее. Облака неумолимо стирали с небесного холста спасительный силуэт Сашиного самолета. Вскоре мне едва удавалось различать поблескивавшие в непроглядной темени зеленые строевые огни на его плоскостях…

Вдруг самолет резко подбросило вверх… Болтанка! Только этого мне не хватало! Моментально сую левую ногу вперед и подтягиваю штурвал на себя, уводя машину от возможного столкновения с Сашей. К сожалению, огоньки его самолета тут же исчезли из видимости…

– Саша! – отчаянно кричу в эфир. – Ты где?! Я тебя не вижу! Если слышишь меня, дай ракету!

В ответ – тишина. Значит, связь потеряна… Единственная надежда – подняться выше облаков. Обычно мы заранее договаривались действовать таким образом в подобных случаях. Плавным движением подтягиваю штурвал на себя, переводя самолет в набор высоты…

Две тысячи метров. Самолет немного потряхивает, то сильнее, то слабее… Две пятьсот… Кажется, стихии уже надоело играть со мной, но не тут-то было… Резкий рывок вниз заставляет привязные ремни сильно врезаться в плечи… Мгновение спустя машину столь же неожиданно отпускает. Предсказать, как и когда будет угодно небесным силам швырнуть мой самолет, практически невозможно, поэтому, чтобы удержать его в узде, приходится прикладывать недюжинные усилия…

Три тысячи… Машину вновь изрядно тряхнуло, но я опять справился с этим. Внезапно ловлю себя на мысли, что никакого страха не испытываю. Видимо, сказывается накопленный опыт…

Три пятьсот… Облака потихоньку начинают рассеиваться.

– Саша! – продолжаю безрезультатно вызывать своего

товарища. Я уже не верю в то, что он услышит меня и отзовется, но, подобно утопающему, хватаюсь за любую соломинку.

Четыре тысячи… Болтанка утихла, иду над облаками, освещенными мягким лунным светом. Мои худшие опасения оправдались – обнаружить самолет Преснякова так и не удалось. Значит, придется выкручиваться самостоятельно – курс 90, и домой. За линию фронта перетяну, а там разберемся. В крайнем случае где-нибудь в чистом поле сяду.

Нервно поглядываю на часы. Скоро линия фронта, от нее и до Шяуляя недалеко. Значит, надо снижаться. И тут погода, словно решив сжалиться надо мной, начала заметно улучшаться. В облаках появились разрывы, и скоро на темной поверхности земли стали различимы алые точечки солдатских костров.

Иду на высоте около двух с половиной тысяч, впившись глазами в проплывающую под крылом тьму. Хоть и ночь кругом, но если присмотреться, что-нибудь да увидишь – блеснет изгибом речушка, проступят контуры леса… За время полетов я довольно неплохо изучил эту местность, так что любая деталь, кажущаяся другому незначительной мелочью, способна помочь мне восстановить ориентацию.

Но в тот день мне несказанно повезло – мой самолет выскочил прямо на светивший вертикально вверх луч нашего зенитного прожектора, расположенного неподалеку от Шяуляя и служившего нам в качестве маяка. Значит, поблизости находится аэродром, на который я могу приземлиться…

Остается выйти к нему и дать две красные ракеты – условный сигнал, обозначающий, что я свой и сейчас буду производить вынужденную посадку. Аэродромные службы должны подготовить полосу, включив ее освещение, если оно, конечно, имеется. Но вот незадача: ракетница находится у штурмана, а связи с ним как не было, так и нет… Принимаю немного правее, чтобы обойти наши зенитные батареи, – они ведь не знают, что я свой, могут и обстрелять, – напряженно обдумывая возможные варианты выхода из создавшейся ситуации…

После недолгих размышлений я решил идти домой, а чтобы в случае необходимости вернуться в Шяуляй, привязался к «железке», ведущей прямо к Паневежису. Снизился до пятисот метров и потопал…

В этот самый момент судьба преподнесла мне самый большой подарок этого дня – ожила стрелка радиокомпаса… Никогда в жизни я так не радовался ей. Как же все-таки здорово, что перед вылетом не забыл напомнить штурману, чтобы он настроился на частоту приводной радиостанции! Окрыленный неожиданным счастьем, я воспрянул духом и тут же гордо выпрямился, как царь

на троне. А то ведь съежившись сидел, спину скрючил, словно горб у меня вырос…

Оставалось только довернуть самолет в нужном направлении и внимательно следить за местностью. Вот и речушка знакомая мелькнула, за ней – небольшие домики, и, наконец, появился главный ориентир – возвышавшийся над округой здоровенный костел, единственный в Паневежисе… Все, я дома… С момента взлета прошло около четырех часов, но в это верится с трудом. Кажется, все продолжалось значительно дольше…

– Штурман пропал, на связь так и не выходил, – упавшим голосом сообщаю технику, забравшемуся на крыло сразу же после остановки самолета. – Наверное, погиб… Надо посмотреть, что с ним…

– Да вот же он, – недоуменно отвечает Пичугин, – выбрался из кабины только что…

Словно подброшенный пружиной, выскакиваю на крыло и тут же замечаю Сурина, стоящего возле открытого люка носового отсека… «Слава богу, жив!» – обрадовался я, но несколько мгновений спустя, когда радостные эмоции несколько схлынули, меня стал занимать совсем другой вопрос…

– Штурман, – окликнул я Сурина, стараясь, чтобы мой голос звучал как можно спокойнее, – ты куда пропал?

– Виноват, командир, – ответил он, опустив глаза долу. – Помнишь, когда зенитку проскочили, ты самолет тряхнул… Меня так сильно дернуло, что штекер от наушников выскочил… Не знал, куда его воткнуть…

От неожиданности у меня перехватило дыхание… Не раз приходилось мне балансировать между жизнью и смертью, но одно дело – погибнуть в бою… Ни один солдат не застрахован от этого… Другое – из-за… Даже слова-то подобрать правильные не получается. Жизни трех человек мог оборвать не меткий огонь вражеских зенитчиков или ночных истребителей, а бесполезно болтавшийся на груди штурмана шнур внутренней связи… Это было за пределами моих понятий о добре и зле…

– А огоньки почему не использовал? – еле сдерживаясь, спросил я.

– Забыл о них. Как отшибло…

И тут нервное напряжение, накопленное мной в этом полете, вырвалось наружу. Наверное, никогда в жизни, ни до, ни после, я так яростно не распекал своего подчиненного, обрушив на его склоненную голову все лексическое многообразие русской разговорной речи. И слова подходящие как-то сами собой нашлись… К счастью, моего запала надолго не хватило, и немного времени спустя наш разговор вернулся в более

спокойное русло.

– Извини, командир, – сказал Иван, – больше не повторится… – И мы искренне пожали друг другу руки.

…Конечно, в случившемся имелась немалая доля моей вины. Отнесись я к своим обязанностям так, как было нужно, проверь его перед вылетом на знание матчасти, может быть, ничего подобного и не произошло бы…

– Я сидел, – рассказывал Иван по дороге на КП, – и отмечал крестиками, где мы находимся. Страшно было… – И, немного помолчав, добавил: – Спасибо, командир, что привез…

Глядя на карту, разложенную на столе командного пункта, я был приятно удивлен точностью и аккуратностью, с которыми мой штурман фиксировал наши координаты. Это несколько реабилитировало Сурина в моих глазах, хотя, признаюсь честно, во всех следующих полетах всегда ожидал от него какого-то подвоха. И, надо сказать, не зря…

Несколько дней спустя с нами вновь приключился довольно неприятный казус – полная потеря ориентации. Все произошло просто и обыденно: возвращаясь домой после минной постановки, мы попали в мощную облачность, выйдя из которой так и не смогли привязаться к местности. Даже приблизительно.

– Штурман, – кричу, – где мы, черт возьми, находимся?!

– Что-то не могу определить. Дай мне немного времени, командир…

С этими словами Сурин с головой погрузился в свои расчеты, а я со всей ясностью осознал, что надеяться остается лишь на себя. Часы и компас однозначно подсказывали: мы на своей территории. Но где конкретно? Оставалось только внимательно вглядываться в проносившийся внизу ландшафт, пытаясь ухватиться хоть за что-нибудь знакомое. Но все усилия были тщетными…

Вдруг – аэродром! И самолеты с красными звездами! Выйдя на связь, запросили посадку. Приземлиться-то приземлились, а вот где – спрашивать стыдно… Гвардейцы все-таки… На фронте уже давно… Эдак на всю Балтику прославиться недолго…

Ясно, что кого-то надо на разведку отправить, но вот кого… Самому пойти? Нет, я выкручиваться не умею, проколюсь наверняка… Штурман из доверия вышел… Остается стрелок-радист. Федоренко – парень веселый, балагуристый. Такой и с заданием справится, и чести нашей не посрамит.

– Ваня, – вызываю его по внутренней связи, – ставлю тебе боевую задачу: восстановить ориентировку путем опроса местного населения.

– Понял, командир, сейчас иду! – рассмеялся он в ответ.

«Молодец парень», – подумал я, но вслух произнес:

– Ты смотри там, поаккуратнее…

Но волновался я зря. Иван, как настоящий разведчик, придумал такую правдоподобную легенду, которая позволила ему быстро и, главное, не вызывая никаких подозрений выяснить наше местонахождение. С его слов местные командиры узнали, что наш экипаж послан для поиска места перебазирования полка, базирующегося в Клопицах. Среди прочей информации о наличии в окрестностях пригодных для размещения самолетов участков земли, а также их характерных особенностей, полученной предприимчивым стрелком-радистом, была и главная – мы приземлились неподалеку от станции Дно. От всей души поблагодарив радушных хозяев, Федоренко вернулся к нашему самолету…

Прошло немногим более недели, и история повторилась вновь. На этот раз нашим боевым заданием вновь была «свободная охота». Чтобы избежать неприятного перелета через линию фронта, я выбрал обходной маршрут, более долгий, зато позволявший выскочить в Рижский залив через его восточное побережье, занятое нашими войсками. Дальше – по обстоятельствам. Попадется что-нибудь – атакуем, нет – выходим на просторы Балтики.

Взлетаем поздним вечером, с тем расчетом, чтобы «поохотиться» в темное время суток. Поиск противника на лунной дорожке, скажу прямо, – не самое результативное занятие, но метеорологи обещают безоблачную погоду и, что самое главное, полный штиль, а значит, шансы все-таки имеются.

Ночные полеты, особенно на малой высоте, требуют повышенного внимания. Порой приходится до боли напрягать зрение, чтобы разглядеть на бескрайнем темном полотне, раскинувшемся под крыльями, необходимые ориентиры. Расчет штурмана, конечно, вещь хорошая, но визуальная привязка – еще лучше. Понятно, что любой, даже самый незначительный источник света в кабине самолета становится в этом деле серьезной помехой, поэтому я приучил себя обходиться лишь необходимой подсветкой приборов, да и то максимально уменьшив ее яркость. Горят себе нежно-голубоватым светом неоновые огоньки, да и ладно – мне вполне хватает…

Но стоило зайти за береговую линию Рижского залива и сделать в поисках цели несколько зигзагов, как все освещение мгновенно погасло. В кабине наступила настоящая ночь. Что за чертовщина! Резко двигаю реостаты освещения в крайнее положение. Безрезультатно… Все попытки докричаться до экипажа также закончились ничем. «Все, – думаю, – пора

возвращаться домой!» Хорошо, имелся у меня американский фонарик, небольшой такой, но довольно яркий. Я его на шею повесил, чтобы хоть как-то приборы наблюдать, аккуратно развернул самолет и потопал назад.

Подхожу к берегу, глазам своим не верю: впереди – плотная завеса облаков. Не может быть! Ведь я же совсем недавно прошел на этом месте практически без помех… Такая вот непостоянная балтийская погода. Но выбора у меня нет, поэтому приходится нырнуть в облака, надеясь на то, что они довольно скоро кончатся.

Но на этом мои неприятности только лишь начинались – внезапно спереди-справа от меня вспыхнули разрывы зенитных снарядов. Кто стреляет?! Наши? Немцы? Разницы никакой – погибать не очень-то хочется. Но прежде, чем я успел отвернуть самолет в сторону, меня резко подкинуло вверх. В этот же самый момент кабина озарилась ярким слепящим светом, время как будто замерло. «Оказывается, умирать совсем не больно», – успела промелькнуть в моем мозгу весьма странная мысль…

Но тут белая пелена словно спала с моих глаз, и я с удивлением обнаружил себя все так же сидящим на своем кресле. Машина шла ровно, двигатели работали исправно, стрелки приборов находились на своих местах. Да и голоса друзей-товарищей вдруг прорезались… Жив! Все мое существо наполнилось неописуемой радостью. Жив! – ритмично стучало сердце, разливая энергию по всему телу… Жив…

– Командир, – слышу поникший голос Федоренко, – это я виноват…

– Не понял… – удивленно переспрашиваю я.

– Тумблеры ведь у меня в кабине. Я их случайно зацепил, сам не заметил как. Вот генераторы и выключились…

– Так что же ты?! Сразу включить не мог?!

– Не сообразил тогда, что произошло. Это сейчас, когда самолет тряхнуло, меня в сторону бросило, прямо на эти тумблеры…

Выругал я его, конечно, на чем свет стоит, но делать нечего – время упущено, пришлось возвращаться домой. Сижу, опустив нос, сгораю от стыда. Даже в голове не укладывается: из-за такой невероятной нелепости сорвался вылет. Но вскоре у меня появились совсем другие неприятности, заставившие надолго забыть об этом, – Паневежис оказался намертво закрыт туманом, напрочь исключавшим самую незначительную возможность приземления на своем аэродроме.

Решил пробиваться в Шяуляй, но и там погодные условия оказались не лучшими – все тот же сплошной туман. Пришлось

повернуть на юг, надеясь хоть где-нибудь да отыскать себе пристанище. Поначалу все складывалось в нашу пользу – туман постепенно рассеивался, открывая подсвеченный луной ландшафт.

– Штурман, – спрашиваю, – где мы?

– Не знаю, командир…

Ладно, разберемся. Опять приходится надеяться лишь на себя, но ничего, мне не привыкать. Вот только хорошо бы от торпеды избавиться, лишний груз все-таки. Вдруг лететь еще долго придется… И тут, словно по заказу, впереди небольшое озерцо попалось. Жалко было торпеду задаром выбрасывать, но ничего не поделаешь…

Гораздо сложнее оказалось найти хоть какой-то аэродром. Под крыльями – удручающе однообразная местность, лишенная всяких признаков авиационной жизни. Я уж было собирался подыскивать площадку, пригодную для посадки на живот, как вдруг – аэродром, да еще и полоса подсвечена. Видимо, взлетал кто-то. Подошел поближе и заметил несколько «По-2», стоявших в ряд у окраины летного поля.

Судя по всему, других самолетов здесь нет, поэтому необходимо выяснить, хватит ли длины полосы для посадки на ней нашего гиганта «Бостона». Попутно даю красные ракеты, чтобы там, на земле, поняли: мы – свои. Но что это?! Все посадочные огни вдруг мгновенно погасли, словно испугавшись летящей на них огромной махины… Правда, я уже успел заметить, что вписаться в эту небольшую ВПП все-таки можно. Но здесь от меня потребуется предельная собранность – в подобных ситуациях права на ошибку нет и быть не может…

Ухожу на второй круг, вновь выстреливая красную ракету, затем – еще одну. На земле вняли моим отчаянным призывам, и полоса вновь осветилась огнями. Хорошо, можно садиться. Убираю газ, насколько это возможно, и самолет начинает плавное снижение. Глаза впиваются в посадочный знак. Если удастся коснуться его боковыми колесами, считай, полдела сделано. Гептнер бы точно смог, а вот я…

И у меня получилось, даже на пару метров раньше. Отлично! Места для пробега совсем немного, поэтому даже за такое незначительное расстояние стоило побороться. Тут же опускаю нос, выключаю моторы и начинаю потихоньку придавливать тормоза. Машина понемногу замедляет ход, но, увы, слишком медленно… А прямо за полосой – кювет, отделяющий ее от проходившей немного впереди дороги… Жму на тормоза сильнее… Самолет всей своей массой наваливается на переднюю стойку, еще чуть-чуть – и сорвутся покрышки… Но конец полосы

приближается слишком быстро, и вот он уже подобрался почти к самому носу, а впереди… «Все, – думаю, – капут мне!»

Но мой ангел-хранитель и здесь не отвернулся от меня. Самолет, прокатившись еще немного, замер, как мне тогда показалось, на самом краю. На самом деле до него оставалось еще около десяти-пятнадцати метров, но это стало известно немного позже. А тогда, стоило машине остановиться, я, смахнув стекавший со лба ручьями соленый пот, закрыл глаза и откинулся на спинку сиденья: «Вновь повезло…»

Немного передохнув и отрулив свой «Бостон» в сторону, чтобы не мешать полетам, я выбрался из кабины.

– Кто такие?! – неожиданно раздался из темноты строгий писклявый голосок.

Маленькая щупленькая фигурка его обладателя, стоявшая справа от меня, казалась совсем детской. Даже ладно сидящая на ней военная форма и крепко сжимаемая в руках винтовка совершенно не придавали ей взрослости. «Наверное, – решил я, – парнишка из разоренного фрицами села. Прибился к летчикам и служит в аэродромной охране». Такие ребята очень гордились тем, что выполняют нужную и важную для фронта работу, и относились к ней не по-детски серьезно.

Я спокойно и обстоятельно рассказал маленькому солдату о том, кто мы, и попросил его провести меня и моих товарищей на командный пункт. Лишь там, при хорошем освещении, мне удалось разглядеть своего спутника подробнее. Оказалось, это девушка, совсем еще подросток. Мало того, весь летный состав полка, гостеприимством которого нам суждено было воспользоваться в ту ночь, состоял исключительно из женщин. И хоть старый добрый трудяга «По-2», на котором они работали, по довоенным взглядам вряд ли мог считаться полноценной боевой единицей, наши храбрые летчицы отработали на нем практически всю войну, нанося точечные ночные удары по врагу. Не за красивые глазки фрицы окрестили наших девушек «ночными ведьмами».

Здесь, на КП, я и узнал, что приземлился недалеко от Каунаса. Попросив связистку сообщить об этом в свой полк, мы присели за стол, чтобы попить чаю, приготовленного заботливой девчушкой-солдатом. Никаких разговоров особо не велось, и не удивительно. Даже после удачного полета никаких сил на это не остается, а тут… Сидишь, не спеша потягивая горячую жидкость, и безразлично смотришь вниз. Даже весельчак Федоренко и тот несколько приуныл. Вскоре нас отвели в сарай, и мы, тут же упав на солому, провалились в объятия сна. На следующее утро наш самолет приземлился дома, в Паневежисе.

На этот раз наша блудежка не прошла безнаказанно. Я получил трое суток, а штурман – пять. Причем с занесением в личное дело. Правда, фактически «отбывать срок» нам так и не пришлось, и в отношении свободы перемещения мы ничем не отличались от остальных однополчан. Пришлось, конечно, лишних пару раз побывать в роли дежурного экипажа, но это ничего страшного, обычная боевая работа. Удивительно другое: Федоренко, главный «виновник» случившегося, отделался лишь «легким испугом», то есть устным выговором от Борзова, естественно, с пристрастием.

Как это ни покажется странным, но на моем отношении к стрелку-радисту история с тумблерами совершенно не отразилась, чего никак не могу сказать об Иване Михайловиче. Хотя впоследствии он больше не допускал подобных неприятных промашек, я все-таки не смог заставить себя целиком и полностью доверять его штурманским умениям в той степени, в которой совсем недавно полагался на Бабанова.

Прошло несколько дней, и со мной вновь приключилась довольно неприятная история. Началась она с очередного безрезультатного поиска врага на просторах Балтики. Большая часть полета проходила в условиях относительно хорошей видимости, и лишь иногда плотный серый туман напрочь лишал нас обзора. Правда, он довольно быстро рассеивался, вновь открывая нашему взору пустынную морскую панораму. Прошлись от Либавы к Данцигской бухте, оттуда – до острова Борнгольм, делая по несколько проходов в местах наиболее вероятного появления противника, но, несмотря на все старания, так и не смогли отыскать хоть какое-нибудь суденышко.

– Пора возвращаться, командир, – напоминает штурман.

– Хорошо, – отвечаю я, ложась на обратный курс.

Не так давно нам разрешили сбрасывать свои торпеды в подобных ситуациях просто в море, но мы пользовались этим правом лишь в самом крайнем случае. Слишком дорого стоит эта блестящая «сигара», чтобы просто так избавиться от нее, словно от ненужного хлама. Лучше привезти ее домой – не сегодня, так в другой день, но она все равно будет выпущена по цели. Похожим образом обстояли дела и в том полете – моторы работали как часы, топлива на обратную дорогу хватало с избытком… Словом, никакой необходимости облегчить машину не наблюдалось, поэтому я решил возвращаться назад с торпедой…

Но вот незадача: Паневежис полностью закрыт облаками, пробиться сквозь которые нет никакой возможности. Мало того, на ближайших к нему аэродромах – те же самые погодные условия. Оставалось лишь топать дальше на восток. Там, в

Даугавпилсе, в ста пятидесяти километрах от Паневежиса, находился занимаемый истребительным полком полевой аэродром. Длина его взлетно-посадочной полосы позволяла взлетать и садиться таким тяжелым самолетам, как наши «Бостоны», поэтому мы сочли за благо воспользоваться гостеприимством наших коллег-авиаторов. Приняли нас, как всегда в подобных случаях, радушно, но мы, слишком измотанные длительным полетом, предпочли поскорей отправиться спать.

Утро следующего дня поставило меня перед трудноразрешимым вопросом: сможет ли мой «Бостон», нагруженный торпедой, взлететь с раскисшего от ночного дождя аэродрома? Поскольку подобного опыта в моем активе не имелось, мне пришлось полагаться на собственную интуицию. Пройдясь несколько раз по чавкающей грязи взлетно-посадочной полосы, я все-таки решился возвращаться в Паневежис: «Не так уж сильно она размыта, чтобы машина не смогла разогнаться. Тем более топливные баки уже здорово выработаны…»

Посмотреть на взлет торпедоносца собрались все, кто только мог. Понять их нетрудно, ведь столь тяжелые машины – очень редкие гости на аэродроме истребителей, поэтому его обитатели никак не могли пропустить подобное зрелище. «Ну что же, – думаю, – пусть полюбуются».

Прогрев моторы, перевожу регулятор топливной смеси во взлетное положение и полностью отдаю обе ручки газа от себя. Послушный моей воле «Бостон», легонько покачиваясь из стороны в сторону, понемногу начинает набирать скорость. Но вязкая грязь берет свое, неподъемным грузом схватив его за колеса. Машина все еще слишком тяжела, а ведь позади уже половина длины полосы. Делать нечего, приходится тормозить. Слишком велик риск не вписаться в ее границы…

Возвратившись на исходную позицию, пробую еще раз… И вновь не удается разогнать машину до требуемой для взлета скорости: «Черт возьми! – выругался я про себя. – А ведь самой малости не хватило!» После непродолжительного совещания со штурманом принимаю решение на пару часов отложить следующий заход, понадеявшись на то, что за это время полоса немного просохнет.

Наконец пришло время третьей попытки. Дымят на полном газу надсадно ревущие моторы, заставляя машину изо всех сил тянуться вперед. На этот раз, как мне показалось, «двойка» идет несколько более резво, но все же не так, как хотелось бы. Что же делать – отказаться от дальнейших попыток или рискнуть, немного увеличив длину разбега? Мгновенно выбираю второй вариант и продолжаю разбег… Но увы, стрелка прибора скорости

замерла словно заговоренная, и никаким моим стараниям не удалось сдвинуть ее с мертвой точки… Убираю газ, понемногу придавливая педали тормозов. Машина нехотя начинает замедляться.

И вдруг почти у самого края полосы, в тот момент, когда самолет уже был готов остановиться самостоятельно, переднее колесо попадает в канавку. Вздрогнув от неожиданного удара, «Бостон» замирает на месте, а торпеда… срывается с держателя и несется вперед по размокшей земле, разбрасывая по сторонам коричневые брызги…

Что тут началось! Большинство «зрителей» словно ветром сдуло, а оставшиеся тут же рухнули в грязь, прикрыв головы руками. Я же отогнал самолет на безопасное расстояние и, выключив моторы, побежал к торпеде, которая, пройдя около сотни метров, замерла неподалеку от штаба истребительного полка. Штурман и стрелок-радист последовали за мной. Обошли мы пару раз вокруг нашей стальной «сигары», смотрим: а ветрянка, предохраняющая взрыватель от приведения в боевое положение, практически отвернута. Иван Михайлович взял да и прикрутил ее на пару оборотов…

Неожиданно сзади раздался шум подъезжающей машины. Из нее выскочили командир полка со своим начштаба и давай кричать на меня:

– Убирай ее отсюда!

– Так для этого специальное оборудование требуется… – пытаюсь возразить я, но мой голос, в котором явно прослушивается некоторая растерянность, звучит не слишком убедительно. – Сейчас торпедистов вызову, они приедут и разберутся…

– Ничего не знаю! – сказал, как отрезал, командир полка. – Чтоб ее здесь не было!

В это время «зрители», оправившись от пережитого потрясения, стали собираться возле нас… И надо же такому случиться – двигатель этой злосчастной торпеды вдруг как заработал! Винты начали бешено крутиться, а несколько мгновений спустя повалил густой серый дым… Все стоявшие рядом как по команде вновь рухнули в грязь, а заместитель начальника штаба, наблюдавший за происходившим из окна второго этажа, с перепугу сиганул вниз, сломав себе ногу…

Третье действие «спектакля» состоялось на КП 1-го Гвардейского. Главная роль в нем принадлежала Борзову. Он нервно метался по комнате, выкрикивая в мой адрес всевозможные ругательства. Иногда Иван Иванович останавливался почти вплотную передо мной, чтобы в очередной

раз посмотреть мне в глаза своим испепеляющим взглядом и затем продолжить свое прерванное занятие. Мне же оставалось лишь навытяжку замереть перед своим командиром, сгорая от стыда. Я прекрасно понимал, что все произошедшее – целиком и полностью моя заслуга, поэтому никакого оправдания у меня нет и быть не может. Правда, я и не пытался искать его, а просто дожидался окончания этой неприятной для меня сцены…

Вскоре наши торпедисты прибыли в Даугавпилс, чтобы осмотреть оставленную нами «сигару» и принять соответствующее ее состоянию решение. Детальное освидетельствование выявило, что двигатель и все прочие механизмы торпеды полностью сгорели, поэтому она подлежала списанию. Ее разобрали и привезли в Паневежис.

Интересно другое: до снятия взрывателя с предохранителя оставалось всего пару оборотов ветрянки… А там… Достаточно было удара лишь около двадцати килограммов, и тогда все вокруг взлетело бы на воздух. Шутка ли дело, двести с лишним килограммов тротила, да еще и керосин…

Примерно тогда же произошел еще один хорошо запомнившийся мне случай. Точно сказать, когда это случилось, весьма проблематично – слишком много воды утекло с тех пор. Могу лишь ориентировочно назвать довольно значительный временной промежуток – от последних дней сентября до первой половины октября…

Встретить во время крейсерского полета вражескую подводную лодку считалось очень большой редкостью, ведь при хорошей видимости на море субмарины стараются держаться под водой, всплывая лишь при плохой видимости или в темное время суток. Но даже если и попалась таковая в поле зрения торпедоносца, то для атаки у него есть лишь одна попытка – стальная «акула» уйдет на спасительную глубину раньше, чем пилот успеет развернуться для второго захода.

Зато в качестве противника подводная лодка, оборонительное вооружение которой не может идти ни в какое сравнение даже с парой-тройкой небольших зенитных установок самого обычного транспорта, представляет собой практически идеальную мишень – на ее палубе расположена всего лишь небольшая пушечка, вот и все. Пытаться стрелять из нее по атакующему торпедоносцу – занятие абсолютно бесполезное, так что в этом случае ему можно действовать без оглядки на сопротивление противника, спокойно и хладнокровно, словно на учениях. Так что единственный шанс экипажа субмарины на спасение – экстренное погружение. В противном случае ему остается надеяться либо на ошибку летчика при прицеливании, либо на неисправность торпеды.

21 августа, как раз в тот самый день, когда был ранен Бабанов, Саша Пресняков совершал групповой крейсерский полет. Выскочил он в море в районе Мемеля, видит: узенькая полоска над водой. Оказалось, подводная лодка, причем как раз бортом к нашим самолетам развернута. И расстояние до нее как раз то, что нужно. Грех было упустить такую возможность, и Саша воспользовался ею сполна, метким ударом отправив немецкую субмарину на дно. Но такое везение случалось считаные разы…

…Однажды, по-моему, в конце сентября или в начале октября, мой экипаж отправился на «свободную охоту». От Мемеля и до самой Данцигской бухты, заданной нам в качестве основного района поиска цели, погода не слишком благоприятствовала нам. Серая вата облаков, принимавшая по прихоти небесных сил причудливые формы, сквозь разрывы в которой виднелись изрезанные волнами пустынные участки морской поверхности, – вот и вся картина, наблюдаемая нами во время полета. Обнаружить хоть что-нибудь в таких условиях можно было лишь по счастливой случайности, которая в этот раз решила не баловать нас своей благосклонностью, поэтому мне пришлось выбирать: либо возвращаться назад ни с чем, либо попытаться пройти в сторону Кольберга, надеясь на улучшение погоды. Остановившись после недолгих колебаний на втором варианте, доворачиваю самолет вправо и лечу на запад. Надо сказать, мои ожидания некоторым образом оправдались: непроглядные облака стали постепенно превращаться в полупрозрачную пелену, открывавшую, хоть и довольно смутно, видимость чуть меньше километра вперед, да и разрывы в них заметно увеличились.

И вдруг сквозь сероватую дымку практически мгновенно проступает длинная темно-серая полоска, лежащая на волнах, слишком тонкая для транспорта или боевого корабля. Лишь контуры командирской рубки, гордо возвышавшейся над морем, позволили мне идентифицировать возникший передо мной объект как подводную лодку. Но расстояние между нами не позволяло мне атаковать своим главным оружием. Слишком близко была от меня субмарина, и поэтому торпеда, будь она сброшена, все равно бы прошла ниже цели, не успев выйти на нужную глубину. Все, что я смог сделать, – это, резко наклонив машину носом вниз, полоснуть по врагу очередью из курсовых пулеметов. В следующее мгновение моя «двойка» пронеслась над подводной лодкой, изрядно напугав ревом своих моторов двух человек, которых мне удалось разглядеть на командирской рубке…

А еще несколько секунд спустя пришла моя очередь замереть

в ужасе – впереди показались две черные точки, с угрожающей скоростью увеличивавшиеся в размерах. Вскоре в сотне метров надо мной промелькнули хорошо знакомые мне тупоносые силуэты пары «Фоккеров»…

Резко беру вправо, врываясь в самую гущу облаков. В кабине тут же становится заметно темнее, а стекло затягивается пленкой дождевой воды. Но это ничего, дело привычное. Зато истребители вслед за мной точно не сунутся, не их дело в облаках летать. Чтобы гарантированно сбить своих преследователей с толку, решаю не идти домой на восток, а топать в противоположную сторону: «Они ведь будут ловить нас именно там. Знают, черти, откуда мы пришли!»

– Ваня, – спустя десять минут вызываю стрелка-радиста, – я сейчас немного над облаками приподнимусь, а ты смотри в оба.

– Хорошо, командир, – деловито отвечает он.

К счастью, мой расчет полностью оправдался, и «Фоккеров» мы так и не увидели. Конечно, о том, чтобы попытаться вновь отыскать потерянную нами субмарину, не могло быть и речи – скорее всего, испуганная нашим внезапным появлением, она уже скрылась в морских глубинах. Всю дорогу проклинал я немецких истребителей, лишивших меня возможности попытаться зайти на нее второй раз…

Но эта история не закончилась с возвращением на свой аэродром. Той же ночью нас со штурманом разбудили, посадили в машину и привезли в штаб дивизии. Возле стола с разложенной на нем картой сидели комдив полковник М. А. Курочкин, начальник штаба подполковник В. П. Попов и еще несколько офицеров. «Видать, дело серьезное», – сразу понял я.

– Сегодня днем ты атаковал подводную лодку, – произнес начальник особого отдела дивизии, – расскажи-ка об этом поподробнее…

– Да это атакой назвать никак нельзя, – отвечаю ему, – она из тумана выскочила, я по ней пальнуть успел из пулеметов. И все. А потом от истребителей уходил.

– Я читал доклад, – сухо проговорил он, – а где ты ее нашел?

– Вот здесь. – Я подошел к столу и показал на карте. – Если нужно, есть и штурманские расчеты. Можем предъявить.

– Хорошо, – немного помолчав, продолжил особист, – а какая она была, можешь вспомнить? Надстройка? Силуэт?

– Да нет, – говорю, – я ее всего несколько секунд видел, – только двух человек на командирской рубке успел заметить…

В общем, расспрашивали нас долго, стараясь поподробнее узнать о мельчайших деталях внешности субмарины. Но, увы, ничего большего, чем было указано в послеполетном докладе, мы

с Суриным вспомнить не смогли…

Дело в том, что после выхода Финляндии из войны в сентябре 44-го балтийские подводники, получив в свое распоряжение порт Турку, вновь смогли выйти на морские просторы. И надо же такому случиться, в тот день, когда мы обстреляли неопознанную стальную «акулу», пропала без вести наша субмарина, которая так же, как и мы, «охотилась» в районе Данцигской бухты. Вскоре был выпущен приказ, запрещающий нам, торпедоносцам, атаковать одиночные подводные лодки… Вообще же осень 44-го часто преподносила мне различные неприятные сюрпризы, благодаря чему этот период жизни можно было бы назвать полосой невезения, но тот факт, что все переделки, в которые тогда попадал мой экипаж, неизменно оканчивались хорошо, не позволяет мне употребить по отношению к нему подобную метафору. Остался в живых – это главное, остальное всегда можно исправить…

Двойной удар

Жизнь человека стремительна и непредсказуема. Она играет им по собственной прихоти, порой совершенно не считаясь с его желаниями и устремлениями. Бывает, она настолько властно и жестоко распоряжается людьми, что даже самый сильный из нас в определенной ситуации может ощутить себя безвольной песчинкой, гонимой вдаль всесильными ветрами.

Но тем человек и отличается от всех живых существ на нашей планете, что он обладает волей, дающей ему возможность, мертвой хваткой сдавив горло реальности, вырвать у нее победу в, казалось бы, самой безнадежной ситуации. И пусть шансы сделать это невелики – бывают ситуации, требующие действовать наперекор инстинкту самосохранения. А там – будь что будет…

Конечно, «стальные нервы» и «безграничная храбрость» существуют лишь на страницах литературных произведений, реальный же мир населен самыми обычными людьми из плоти и крови, для которых такие моменты никак не могут пройти бесследно, навсегда вгрызаясь в их память и неотступно преследуя ночными кошмарами в течение всей оставшейся жизни…

30 октября 1944 года я получил привычное для меня задание на крейсерский полет. Время близилось к вечеру, поэтому искать противника мне предстояло на лунной дорожке. Красивое, между прочим, зрелище – эта разрезающая черную морскую поверхность пополам яркая полоса света. В тихую безветренную погоду, когда море замирает без движения, она похожа на одинокий лучик солнца, которому каким-то чудом удалось проникнуть в царство абсолютного мрака. Волны же своей неподражаемой игрой теней придают ей некоторое сходство с лестницей, ведущей к луне, но так и не сумевшей дотянуться до ночного светила…

…Такое природное великолепие не может пройти мимо внимания художников-маринистов, занимая достойное место в их творчестве. В наши дни, когда волею судьбы я попадаю в картинную галерею, я никак не могу спокойно пройти мимо реалистично написанных лунных дорожек. Останавливаюсь, подолгу рассматривая понравившуюся мне картину, и порой ловлю себя на мысли, что ищу на ней не что иное, как контрастирующий на светлом фоне своей чернотой небольшой силуэтик вражеского корабля…

Правда, любоваться морскими красотами во время боевого полета нет никакой возможности – внимание целиком и полностью поглощено поиском цели. Идешь вдоль дорожки,

впившись в нее глазами. Сегодня нам повезло – на море полный штиль, освещенная луной часть морской поверхности идеально гладкая, словно зеркало. Значит, даже небольшому катеру, попадись он на нашем пути, не удастся уйти незамеченным. Но вероятность того, что враг окажется в поле моего зрения, весьма незначительна – лунная дорожка весьма узкая, а по обе ее стороны, совсем недалеко, небо практически полностью сливается с морем. Держишься за нее, стараясь не отрываться слишком далеко. Свернул немного в сторону, считай, ослеп, только на приборы и остается смотреть, а этак совсем ничего не найдешь…

– Светит месяц, светит ясный… – затягивает песню штурман Николай Иванов. Обычно он летает в экипаже Саши Преснякова, но в этот раз по приказу Борзова вместо заболевшего Сурина отправился на задание со мной. Коля просто излучает оптимизм, и кажется, никаким жизненным коллизиям не под силу заставить его загрустить хотя бы на мгновение.

Хоть Иванов и не мог похвастать таким шикарным голосом, как Пресняков, но в ноты попадал неплохо, да и тембром обладал весьма недурным, так что слушать его было довольно приятно. Тем более Коле прекрасно удавалось совмещать пение с исполнением своих прямых штурманских обязанностей, поэтому многие из нас искренне завидовали Саше – народные частушки в исполнении Иванова здорово поднимали настроение экипажа.

Я, признаюсь, не мог отказать себе в удовольствии помычать в унисон с ним, правда, предварительно убедившись в том, что мой ларингофон отключен от внутренней связи. Природа, наградившая меня любовью к хорошей мелодичной музыке, совершенно не позаботилась о моих вокальных дарованиях. Слава богу, я понимал это и старался по возможности не причинять окружающим ни малейшего беспокойства.

А Иванов, закончив одну песню, тут же начинал другую, перемежая их бессчетными частушками, и его репертуар казался неисчерпаемым.

Мне очень нравилось слушать Колю, но иногда напряженная атмосфера боевого задания пересиливала, до предела расшатывая нервы. Тогда любой посторонний звук становился сильным раздражителем, и, чтобы немного успокоиться, мне требовалось некоторое время посидеть в тишине. Так было и в этот раз.

– Коля, – вызываю штурмана, – помолчи, пожалуйста.

– Хорошо, командир, – отвечает он, и в кабине тут же становится тихо.

«Как же, замолчал он, – думаю про себя, – только от внутренней связи отключился».

Светлая полоска лунного света пока так и оставалась пустой,

но на душе у меня почему-то вдруг стало неспокойно. Какое-то необъяснимое чувство волной нахлынуло на меня, заставляя сердце нетерпеливо биться в груди. Такое неоднократно бывало со мной и ранее, и каждый раз, пока это необъяснимое волнение не затихало, мне приходилось переживать далеко не самые приятные минуты в своей жизни. Сидишь как на иголках, словно в ожидании страшного суда, терзаясь неизвестностью, пытаешься взять себя в руки, силой переключив свое внимание на что-нибудь другое. Частенько это, пусть не сразу, но удается, а если нет… «Скорее бы уже, что ли…» – изо всех сил понукаешь непослушное время, а оно, словно издеваясь, тянется еще медленнее… «Где же вы все попрятались, гады?!»

И вот, когда мы проходили юго-западнее Либавы, на дорожке появились два черных силуэта. Присматриваюсь повнимательнее… Так и есть – пара транспортов в сторону Данцигской бухты топает. Конечно, где-то поблизости должны быть сторожевые корабли, без них никак нельзя, но они скрыты плотной завесой ночной тьмы. Ну что ж, пора начинать атаку.

Снижаюсь до тридцати метров и начинаю сближение с самым большим из двух транспортов. Отделенный от меня расстоянием около десяти километров, он может показаться неискушенному наблюдателю совсем уж игрушечным и неопасным. Пока немецкие зенитки молчат, остается надежда подойти к цели незамеченным. Бывало, зазевавшийся враг открывал огонь лишь вдогонку, когда я уже проскочил над ним, точно сбросив свой смертельный груз. Только бы удалось подойти незамеченным… Только бы удалось…

Вдруг ночь взрывается ослепительным фейерверком. Словно несколько доселе дремавших вулканов, разбуженные моим появлением, вдруг заработали в полную силу, извергая в непроглядную темень горящие искорки трассеров. Зловещей огненной сетью сплетаются они на моем пути, стремясь поймать мой одинокий самолет в свою ловушку и утащить его на морское дно.

Все это произошло настолько неожиданно, что я на мгновение замер, пораженный увиденным. Ранее мне неоднократно доводилось попадать под зенитный огонь, но с таким плотным еще не доводилось сталкиваться ни разу. Из оцепенения меня вывели забарабанившие по обшивке осколки, заставив немного сунуть вперед правую ногу, чтобы хоть чуть-чуть уйти в сторону. На несколько мгновений единственным звуком, достигавшим моего слуха, оставался могучий рев моторов, но немцам удалось поразительно быстро скорректировать направление огня, и смертоносный металл вновь

начал кромсать мой самолет. Правда, теперь это были лишь единичные удары, но каждый из них как будто бил прямо в мое сердце, заставляя его замирать от ужаса. С небольшим скольжением ухожу влево. Эх, сунуть бы сейчас ногу посильнее! Наверняка бы вырвался… Но никак нельзя… Сделаешь это, и все – промах.

Тем временем на лунной дорожке один за другим стали появляться вражеские корабли. Кровь бешено заколотилась в висках – целых шесть штук! С таким количеством мне еще никогда не приходилось встречаться…

– Командир, смотри! – хрипло кричит Иванов. – Три «сторожа» и три транспорта!

– Вижу, Коля, вижу!

Огненные трассы пересекаются почти над самой головой, заставляя ее втянуться в плечи. Все тело сотрясает мелкая дрожь, и мгновение спустя оно самопроизвольно сжимается и сползает вниз по спинке кресла. За приборной доской, конечно же, не спрятаться, но инстинкт самосохранения считает иначе… Тем не менее ему никак не удается заставить глаза хоть на мгновение оторваться от выбранной цели и руки, до боли в пальцах сжимающие штурвал, отвернуть в сторону… Кажется, этой пытке не будет конца…

Наконец до вражеского транспорта остается не более семисот метров.

– Бросаю! – кричу изо всех сил, одновременно давя на кнопку.

И ничего не происходит… Нет привычной легкости самолета, избавившегося от тяжелого груза… Неужели…

– Командир! – слышу взволнованный голос Федоренко. – Торпеда не отделилась!

Резко бросаю самолет влево и прохожу почти над самой кормой неудачно атакованного мною транспорта. Враг провожает меня огнем всех своих зениток, заставляя отчаянно маневрировать. Вскоре смертоносные трассы без остатка растворяются в ночной тьме.

Но что же, черт возьми, произошло?! Почему торпеда так и осталась висеть на плечах моей машины бесполезным грузом?!

– Коля, – спрашиваю Иванова, – ты продублировал сброс? (Здесь необходимо отметить, что в кабине штурмана также имелась пусковая кнопка. По неписаному полковому правилу он должен был нажать ее по сигналу своего командира, то есть пилота, таким образом сведя к минимуму вероятность несбрасывания торпеды – не одна сработает, так другая.)

– Так точно, командир!

Ненависть, отчаяние, бессильная злость – я моментально закружился в вихре этих противоречивых эмоций. Напряженный поиск цели, отчаянный поединок с собственным страхом, смертельный риск, выход на дистанцию удара… И все вхолостую! Какая-то необъяснимая техническая неисправность поставила жирный крест на всех моих стараниях.

Оставалось только, поджав хвост, возвращаться обратно… Но тут я засомневался. А вдруг окажется, что система сброса работает исправно? Вдруг это мы со штурманом в горячке боя допустили роковую ошибку? Тогда – позору не оберешься! Слишком свежи были в моей памяти недавние неприятные воспоминания, и хоть та августовская история закончилась для меня хорошо, ее жгучий осадок до сих пор ощущался довольно остро…

Но идти в атаку второй раз… Выдержу ли я подобное напряжение? Ведь даже после одного захода чувствуешь себя настолько опустошенным, что долго еще не можешь прийти в себя. Недаром же левый торпедный держатель всегда оставался пустым, и на моей памяти никто даже и не заикался о том, чтобы подвесить на него еще одну стальную сигару. Конечно, лишний груз требовал дополнительных затрат топлива, существенно снижавших наши тактические возможности, но, забегая наперед, скажу, что даже в самые последние месяцы войны, когда от нашего аэродрома до врага было рукой подать, мы так и продолжали брать с собой одну-единственную торпеду.

Да и есть ли смысл повторять этот поединок со смертью? Где гарантия, что система сброса сработает со второй попытки? Ответ на эти вопросы не мог дать никто. Оставалось лишь одно – как можно скорее принять волевое решение, поставив на кон либо жизнь, либо репутацию.

В этот момент я внезапно вспомнил небольшую заметку о медсестре, прочитанную мной на днях во фронтовой газете. Ее мужество и самопожертвование поразили меня до глубины души. Разрывы снарядов и мин сотрясают землю, воздух до предела насыщен свинцом… И из этого кромешного ада вытаскивает на своих плечах здоровенного мужчину едва достигшая восемнадцати лет маленькая хрупкая девчушка. «Потерпи, родной!» – подбадривает она тяжело раненного бойца, хотя ей самой помощь нужна не меньше – непосильная ноша гнет к земле, последние силы на исходе… Но доставив этого солдата в безопасное место и едва успев перевести дух, отважная сестричка вновь бросается в огненную круговерть, чтобы вырвать из цепких лап смерти еще одну жизнь… Эта картинка вдруг встала перед моими глазами, заслонив собой все остальное.

Даже сейчас, по прошествии многих лет, тяжело достоверно сказать, что повлияло на меня больше всего: ненависть к врагу, нежелание ударить лицом в грязь перед товарищами или вовремя подсказанная подсознанием история маленькой труженицы войны. А тогда, 30 октября, судьба отпустила на все эти раздумья гораздо меньше времени, чем потребуется для того, чтобы прочесть их описание, приведенное мной выше.

– Держитесь, ребята, – объявил я экипажу свое окончательное решение, – будем заходить второй раз. – И тут же про себя подумал: «Подобного в такой ситуации еще не делал никто. По крайней мере, за время моего пребывания в полку. Стало быть, фрицы вряд ли ожидают нашего возвращения. А значит, шансы все-таки есть!»

Отойдя еще немного от конвоя, чтобы полностью скрыться от вражеских наблюдателей, я энергично развернулся и вновь пошел на сближение с целью. На этот раз переменчивая балтийская погода немного подыграла мне – чуть выше моего самолета, примерно сто метров над морем, показались небольшие скопления облаков. Идея прикрыться ими на подходе к атакуемому транспорту возникла у меня практически мгновенно. Легкое движение штурвала – и в кабине наступила полная темнота. Теперь главное – вовремя выскочить из облаков, чтобы успеть правильно прицелиться…

Десять секунд… Тридцать… Глаза намертво прикованы к циферблату, нервы напряжены… Пятьдесят… Еще немного, и… Шестьдесят секунд… Пора снижаться! Штурвал немного вперед – и я вываливаюсь из облаков. А вот и вражеские корабли, сейчас они все прекрасно видны на лунной дорожке. Один против шести! Выбираю самый крупный транспорт и прицеливаюсь на треть корпуса впереди него. До цели остается около пяти километров, а значит, моя судьба решится в ближайшую минуту.

Честно говоря, я никак не мог предположить, насколько тяжело окажется идти в атаку второй раз. Если бы и сумел, вряд ли смог заставить себя сделать это. В ушах шумит, как после тяжелого удара по голове, все мускулы и жилы сводит лихорадочная дрожь, тело превращается в сплошной неистово пульсирующий кровеносный сосуд, бешеное биение сердца отдается даже в капиллярах, легкие задыхаются от нехватки воздуха, глаза заливает соленый пот… Изо всех сил прикусив нижнюю губу, мчусь навстречу судьбе…

Враг все еще не подает никаких признаков жизни, и эта томительная неизвестность изматывает еще сильнее, чем самый яростный зенитный огонь. Хочется надеяться, что меня все еще не заметили… А может быть, вот именно сейчас фрицы, уточнив

прицельные данные, накроют мою машину первым же залпом… Ослепительная вспышка света… И все…

…Всего лишь два дня назад, 28 октября, я атаковал немецкую подводную лодку, а вчера, 29 октября, – одиночный транспорт. К сожалению, оба раза неудачно. Слишком свежи были в моей памяти эти недавние волнения, а тут…

Время как будто застыло на месте, бесконечное пространство стянулось до размеров небольшого участка морской поверхности, на котором решались судьбы «охотника» и «дичи», торпедоносца и транспорта. Кто из нас встретит свою смерть в ледяной балтийской воде, выяснится в ближайшие мгновения.

Большой палец правой руки лежит на кнопке сброса, и мне все труднее становится противостоять жгучему желанию поскорей нажать ее. Последним отчаянным усилием воли заставляю себя немного повременить. Рано еще! Не время! Вот подойду еще немного поближе, чтоб наверняка.

Враг наконец заметил меня, открыв яростный зенитный огонь, но это было слишком поздно – в этот момент мой самолет уже находился в идеальной позиции для атаки.

– Получи, сволочь! – выдохнул я, нажимая на сброс, и еще раньше, чем услышал в наушниках восторженный крик Федоренко, почувствовал, как самолет стал заметно легче. Торпеда пошла! Пошла, родимая!!

«Теперь не достанете!» – со злостью подумал я, бросая самолет со скольжением в сторону. Дать бы сейчас полный газ обоим моторам и проскочить побыстрее над конвоем… Но то, что единственно верно днем, в ночных условиях может привести к непоправимому – длинное пламя выхлопа, прекрасно видное издалека, поможет врагу точно навести свои зенитные автоматы. Левая рука тут же немного прибирает обороты, и несколько секунд спустя мой самолет оказывается по другую сторону конвоя.

Но враг не думает отпускать меня просто так, и в какую сторону я бы ни бросил свою машину, вырываясь из-под огня, трассеры тут же следуют вдогонку, а чтобы поднырнуть под них и уйти невредимым, приходится опускаться все ниже и ниже. Уже становятся различимыми брызги морской воды, разбрасываемые в стороны потоком воздуха за винтами… Осталось всего пять метров высоты… Пять метров!!! А пунктирные нити трассеров, хоть и изрядно поредевшие, все-таки подбираются ко мне справа… Набирать высоту никак нельзя – над головой тоже проносятся огненные штрихи, прижимая к морю… Еще мгновение, и…

Внезапно все стихло, и мелькавшие уже совсем рядом

смертоносные светлячки почти моментально потухли. Мысленно отсчитывавший последние мгновения своей жизни, я даже не сразу осознал это, а когда все-таки понял, что остался жив, в изнеможении откинулся на спинку кресла. Но сил, чтобы порадоваться своему спасению, не оставалось. Словно находясь в оцепенении, я слегка потянул штурвал на себя.

– Идем домой. – Мой голос прозвучал как никогда слабо и неестественно.

Отчаянная борьба за жизнь, без остатка опустошившая меня, стерла грань между реальностью и сном, погрузив мое сознание в некое пограничное состояние, из которого я, словно находясь в полузабытьи, управлял самолетом. Радостный возглас стрелка-радиста, возвещавший об успешном попадании в цель, так и не был услышан мной.

Вернулись мы домой выжатые как лимоны. Помню, после приземления я еще довольно долго оставался в кабине, не имея ни сил, ни желания выбраться оттуда. Так закончился вылет, который я безо всякого преувеличения могу назвать самым тяжелым за всю свою летную жизнь…

Воспоминания об этом дне никак не хотят отпускать меня до сих пор. Признаюсь честно, я рад был бы полностью забыть о событиях 30 октября, но увы… Вновь и вновь мне приходится идти в этот злосчастный второй заход… и каждый раз просыпаться в холодном поту, сжимая в руках одеяло. И хотя с тех пор прошло уже почти семьдесят лет, боль этих мгновений с ничуть не меньшей силой разрывает мое сердце…

Награждение

Боевые награды Великой Отечественной в наши дни, увы, стали объектом коллекционирования, а значит, приобрели цену, выраженную в финансовом эквиваленте. Сегодня их без особых затруднений можно приобрести почти в любом антикварном магазине или даже на рынке. Когда видишь эти осколки памяти минувшей войны, разложенные рядами на выцветшей красной материи, сердце пронзает мучительная боль, а разум невольно задается вопросом: «Насколько же должно деградировать сознание потомков, чтобы они без зазрения совести, словно ненужный хлам, вынесли на продажу ордена и медали своих отцов и дедов?» Ведь всего несколько десятилетий назад их цена измерялась совсем в других единицах…

…Да и за неподобающее обращение с ними можно было легко «схлопотать по шапке». Именно на этом погорел наш заместитель командира по строевой части, в обязанности которого входило отправлять на хранение в соответствующее ведомство штаба флотской авиации награды не возвратившихся из боевых полетов членов экипажей торпедоносцев.

Не знаю точно, зачем, может, перед женщинами пофорсить, а может, каким-то знакомым пыль в глаза пустить, нацепил наш «строевик» на свою грудь несколько таких орденов и в Ленинград поехал, благо недалеко было, полк наш тогда еще в Каменке стоял. Выпил где-то и надо же – на патруль наскочил. Ему бы потише быть, а он права начал качать: «Я герой-летчик! А вы кто такие?» В общем, проводили дебошира в комендатуру и позвонили оттуда Борзову. Иван Иванович тут же приказал отдать своего заместителя под трибунал. Штрафбат и скорая смерть в боях – таким был трагический, но вполне закономерный финал этой истории…

Мои первые боевые награды. Ноябрь 1943 г.

Моими первыми наградами стали орден Боевого Красного Знамени и медаль «За оборону Ленинграда», которые мне вручили в конце 43-го года. По существовавшему на тот момент положению о награждении личного состава «боевик», так в разговорной речи мы называли вышеупомянутый орден, полагался за успешное выполнение тридцати боевых заданий, и в нашей среде считалось, что получивший его имеет весьма неплохие шансы продержаться как минимум еще столько же.

Между прочим, медаль «За оборону Ленинграда» пользовалась в Северной столице большим уважением. Любой, носивший ее на своей груди, неизменно притягивал к себе восхищенные взгляды горожан.

Конечно, я очень гордился тем, что меня сочли достойным столь высоких наград. На первых порах даже не верил в реальность произошедшего, поэтому нет-нет да и похлопывал себя по левой стороне груди, чтобы лишний раз почувствовать их под шинелью, а снимая ее, например, при входе в клуб, не мог отказать себе в удовольствии скосить глаза влево-вниз.

Помню, очень хотелось побыстрее отправить своим родным письмо, поделившись с ними столь приятными новостями. «Вот ведь порадуются!» – весело стучало сердце. И я уже было взял в руки листок бумаги… Как вдруг перед глазами встала изможденная тяжелой трудармейской работой исхудавшая фигура отца – бледная тень исполненного жизненной силы деревенского мужика, знакомого мне по раннему детству. «Он хоть и в тылу, а ведь еще поболее моего горя изведал, – подумал я и, не желая выглядеть хвастуном, так и не смог ничего написать домой. – Расскажу о своих наградах только после первого отправленного мною на дно врага». Сделать это мне довелось спустя почти полгода…

После вручения второго ордена Красного Знамени. Февраль 1944 г.

Следующие месяцы фронтовая судьба явно благоволила ко мне, позволив не только остаться в живых, но и одержать ряд побед, за которые я получил еще два «боевика». В конце июля 44-го в штабе полка оформили представление о присвоении мне звания Героя Советского Союза, но тогда что-то не срослось, и где-то наверху его благополучно завернули. Удачно сложившееся для меня 13 августа дало Борзову повод еще раз

походатайствовать за меня и моего штурмана Ивана Бабанова. А пока в высоких штабах вновь решался мой вопрос, в середине октября мне вручили четвертый орден Боевого Красного Знамени…

Утром 6 ноября я возвращался с очередного задания. Сейчас уже совершенно не помню, была ли это минная постановка, бомбежка или что-либо другое. Одним словом, самый заурядный полет в достаточно средних погодных условиях. Небольшая морось в районе аэродрома немного усложняла посадку, но не более того.

Выполнив пробег, плавно качусь к месту стоянки. Смотрю – и глазам своим не верю. Обычно меня встречали Иван Пичугин с мотористами да еще пара матросов с флажками, помогавших мне при рулении. А тут – целая толпа: летчики, штурманы, стрелки-радисты, всего около пятнадцати человек. Стоило мне выключить моторы и выбраться из кабины, как все они бросились ко мне. «Миша! Молодец!», «Так держать!» – неслись со всех сторон радостные возгласы товарищей. Меня от всей души хлопали по плечам, порой до боли сжимая ладони в дружеских рукопожатиях.

– Что случилось, ребята? – пытался я узнать причину столь шумных восторгов, но мои вопросы тонули во всеобщем гаме.

– Так он же ничего не знает! – догадался Иван Пичугин. – Тебе же Героя дали! Только что сообщение пришло на КП! – Не так часто мне приходилось видеть столь широкую улыбку на вечно замасленном лице своего техника.

После вручения третьего ордена Красного Знамени

Признаюсь, в первые мгновения смысл сказанного Пичугиным не сразу дошел до моего сознания. Да, эта новость не стала для меня совершеннейшей неожиданностью, ведь я прекрасно знал о том, что представление на меня уже оформлено и отправлено наверх и что окончательное решение будет принято в ближайшее время. Тем не менее Золотая звезда, как и прежде, казалась далекой и недоступной, поэтому я не сразу смог поверить в то, что в ближайшее время она засияет на моей груди,

а когда все-таки поверил, ощутил необыкновенный прилив сил. Сердце бешено заколотилось в груди, так же сильно, как во время торпедной атаки, но на этот раз ощущения были совершенно иными, несказанно приятными… Но стоило головокружительному вихрю эмоций немного поутихнуть, как мысли приняли несколько иной характер. Ведь вместе со мной представление к званию Героя Советского Союза оформлялось и на Ивана Бабанова, моего штурмана. Сколько всего мы пережили с ним в воздухе, из скольких неприятностей успешно выкарабкались…

– Ребята! – взволнованно спросил я. – А про Бабанова ничего не говорили? Ему тоже присвоили?

– Да! – ответил Пичугин. – И ему, и Михаилу Лорину!

После вручения четвертого ордена Красного Знамени. 13.10.1944 г.

Только теперь, когда я узнал о том, что мой верный боевой соратник тоже будет награжден вместе со мной, мое счастье стало полным…

Прошло несколько дней, и вот я, вытянувшись по стойке «смирно», стою в небольшой, но довольно уютной комнате штаба дивизии. Справа от меня – Михаил Лорин (штурман Ивана Шаманова), слева – Костя Усенко (летчик из 12-го Гвардейского

бомбардировочного полка) и еще двое пилотов-истребителей 21-го полка – все авиаторы нашей 8-й минно-торпедной дивизии, которые сейчас должны получить геройские «звездочки». Иван Бабанов, все еще находившийся на излечении, из-за неважного состояния здоровья был вынужден неотлучно находиться в госпитале.

– Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1944 года, – голос начальника штаба В. П. Попова звучит как никогда торжественно, – Золотой звездой Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина награждается Михаил Шишков…

Всего около трех метров отделяют меня от командующего Балтийским флотом адмирала В. Ф. Трибуца, держащего в руках две красные коробочки… Левая нога отрывается от пола, и хотя за три с лишним военных года мне ни разу не доводилось практиковаться в строевом шаге, навыки, вбитые в подсознание усилиями придирчивого старшины, никуда не делись. Раз! Два! Три! – энергично стучат по дощатому полу подошвы сапог, но сердце, кажется, стучит еще громче.

– Молодец, парень! Так держать! – с улыбкой произносит В. Ф. Трибуц, передавая мне коробочки с орденами, после чего следует крепкое мужское рукопожатие.

Иван Бабанов после вручения Золотой звезды Героя Советского Союза и ордена Ленина. Ноябрь 1944 г.

Отдав честь адмиралу, лихо разворачиваюсь и возвращаюсь на свое место. Только что полученные мною красные коробочки буквально обжигают руки нестерпимым желанием раскрыть их… Но – нельзя, это явное нарушение субординации…

После вручения наград В. Ф. Трибуц вновь поздравил нас, на этот раз всех вместе, и, пожелав дальнейших боевых успехов, направился к аэродрому, чтобы вернуться на своем самолете в

Ленинград. Мы же, пребывая в превосходном настроении, с шутками и радостными возгласами уселись в ожидавший нас автобус. Конечно, можно было пройтись пешком, тем более два километра, отделявшие штаб дивизии от летной столовой, не являлись для нас сколько-нибудь значимым расстоянием. Но так уж повелось, что награжденным всегда подавалась праздничная «карета», да и, честно признаться, кушать хотелось сильно – то, что по такому поводу наши повара расстараются на славу, организовав застолье по высшему разряду, ни для кого секретом не являлось.

После вручения Золотой звезды Героя Советского Союза и ордена Ленина. Ноябрь 1944 г.

Заходим в столовую и сразу оказываемся внутри плотного кольца товарищей. Тут же зазвучала торжественная мелодия, исполняемая на баяне Толей Ивановым, и с этого момента все дальнейшие события закрутились, словно в калейдоскопе. Не успел я опомниться, как мы оказались возле стоявшего в центре огромного артельного стола, у края которого шеренгой выстроились четыре стакана, до краев наполненные водкой.

– Давайте, ребята! – забасил чей-то громогласный голос. – Награды необходимо обмыть!

– Точно! – отозвались с другой стороны. – Иначе носиться не будут!

– Никак не будут! – словно пытаясь убедить нас, сказал Дима Котов, но мы даже и не пытались сопротивляться. Порядок есть порядок.

Достаю из коробки «звездочку» и аккуратно опускаю ее в стакан. В полном соответствии с законом Архимеда некоторое количество водки все же пролилось на стол, что никак не могло остаться без внимания окружающих.

– Осторожнее! – стали посмеиваться товарищи. – Эдак всю расплескаешь! А теперь – до дна!

Беру в руки стакан и залпом, как и положено, полностью выпиваю все его содержимое.

– Молодец! – хлопнул меня по плечу Дима. – Теперь держи гвоздь и давай ковыряй дырочку в кителе!

Под дружный хохот собравшихся выполняю и эту нехитрую процедуру, после чего прикручиваю «звездочку» на свое законное место. Но рано еще праздновать победу – орден Ленина тоже необходимо обмыть, как, собственно, и любую другую награду… Лишь после этой «официальной» части начинается обыкновенное праздничное застолье с тостами, песнями и задушевными беседами…

…Надо сказать, что новые мундиры нам, награждаемым, справили некоторое время спустя после этого вечера. Заказать их заранее никто не решался – торопиться с этим делом считалось плохой приметой, а пошить за считаные дни, остававшиеся до награждения, все равно бы не успели.

Зато новые кителя и штаны были сшиты из хорошего английского материала по индивидуальным меркам и идеально соответствовали фигуре каждого из нас. Эту ювелирную работу в столь сжатые сроки мастерски исполнил первоклассный портной, находившийся при Борзове в качестве адъютанта. В довершение

всего мы получили новенькие хромовые сапоги, так что теперь, одетые со всем возможным в то время шиком, мы действительно приобрели бравый вид настоящих военных…

…Но, осмелившись утверждать, что единственным критерием присвоения того или иного ордена были соответствующие боевые заслуги, как это и предусматривал приказ Верховного Главнокомандующего, я бы серьезно погрешил против истины, придав ей характер некоей лубочной картинки, нарисованной одними лишь чистыми цветами и начисто лишенной полутонов. Реальность всегда сложнее и многограннее любого, пусть даже самого справедливого закона, и поэтому в вопросах награждения, кроме сложившихся личных отношений с самим командиром полка, ничуть не меньшую роль играло отношение к тебе начальника особого отдела и комиссара, своими персонами представлявших в воинских частях военную контрразведку и Коммунистическую партию.

Особый отдел не зря назван особым. Здесь одинаково опасны как чрезмерная подозрительность, так и излишняя доверчивость. Одна крайность грозит сломанными человеческими судьбами, другая – безопасностью боевой работы полка. Понятно, что в этом деле все решает исключительно конкретный человек, облеченный соответствующей властью, его нравственные и волевые качества.

Надо сказать, нам с особистом повезло. Иван Трофимович Шевченко прошел с 1-м Гвардейским всю войну от первого до последнего дня. Его деятельный характер и профессионализм здорово пригодились в августе-сентябре 41-го, когда экипажи нашего полка летали бомбить Берлин. Немцы довольно быстро вычислили наши аэродромы и неоднократно пытались сбросить на остров Эзель диверсантов-парашютистов. Но Иван Трофимович, предвидя это, заранее организовал усиленную охрану аэродромов силами технического состава и наладил контакт с местными жителями, согласившимися сообщать ему обо всем подозрительном. Благодаря этому удалось обезвредить несколько вражеских диверсионных групп.

Затем, вплоть до лета 44-го, пока полк базировался под Ленинградом, такой напряженной работы у особиста не было, по крайней мере, на наш взгляд. В основном молодежь обрабатывал. Вызовет, бывало, на разговор, – не в кабинет, конечно, там же все сразу увидят, а в какой-нибудь уютный закуток, – и начинает вербовать. Где страху нагонит, это как водится, где на сознательность надавит.

– Давай, – говорит, – сотрудничать. Ты мне поможешь, а я уж тебя не забуду… – А голос такой мягкий, вкрадчивый. Умел, в общем, с людьми работать.

Именно так он и со мной разговаривал, когда я только в полк пришел. Завербовать хотел. Но я сразу отказался.

– Нет, – отвечаю, – не согласен. Насчет себя – спрашивайте, все скажу, а на других клепать не буду.

– Хорошо, – совершенно равнодушно произносит он и тут же, без паузы, спрашивает: – А вот какие у вас разговоры ведутся в свободное время? О чем?

– Да как обычно, в карты, домино играем. А болтаем… О полетах, самолетах… О женщинах, конечно…

– О политике?

– Да нет, не слышал таких разговоров. – И это было абсолютной правдой.

– А по моей информации, – продолжает наступление Иван Трофимович, – ты радиоприемник из самолета периодически вытаскиваешь. А зачем?

– Музыку послушать. – И это тоже не расходится с истиной. Не знаю почему, но меня, да и не только меня, всегда интересовала разная музыка, и в этом вопросе мне было абсолютно все равно, на каком языке поют, главное – мелодия. Вот мы и слушали все, что только поймать смогли. А к какому стилю и направлению принадлежит та или иная песня или композиция, нас не интересовало…

– Зачем?! – удивляется особист. – Своей, что ли, не хватает?! – и тут же совсем другим тоном возвращает разговор в исходную точку: – Ты все-таки подумай. Я с ответом не тороплю. Может, согласишься…

– Нет, – отвечаю не менее твердо, чем в первый раз.

– Ну ладно, – улыбается Шевченко, – иди. Только не рассказывай никому о нашем разговоре.

Немного погодя Иван Трофимович еще пару раз повторил свои попытки, естественно, с тем же самым отрицательным результатом, на чем и успокоился. Но находились и такие, кто согласился на негласное сотрудничество с особистом, видимо, надеясь на его благосклонность. Удивительно, но мы все прекрасно знали их по именам и никогда не делились ни с кем из них своими личными переживаниями. И дело не в пресловутом неприятии политики руководства страны, его-то как раз и в помине не было, а в том, что просто неприятно пускать в свою душу человека, который может рассказать обо всем постороннему. А вот к особисту мы относились абсолютно нормально – мужик он был незловредный, просто работа у него такая…

Но когда мы перебазировались в район Вильнюса, а затем в Паневежис, ситуация резко изменилась и обеспечение

безопасности личного состава полка стало довольно непростой задачей. На первых порах, чтобы предохранить нас от нападений отступавших немецких войск и их союзников из числа местного населения, приходилось периодически менять место отдыха. Бывало, ночевать в одном и том же помещении получалось не более одного раза. Садишься после полета в автобус, сам не зная, куда он повезет тебя на отдых. Зато на земле мы ни разу не подверглись атаке, и в этом далеко не последняя доля заслуг нашего особиста.

А вражеские разведчики находились практически рядом, в чем мне однажды пришлось убедиться на собственном опыте. Когда конкретно это произошло, точно сказать затрудняюсь. Помню, полк уже в Паневежисе стоял, но со мной тогда еще Двойнишников летал, а значит, эскадрильей я тогда еще не командовал. Стало быть, в августе 44-го.

Получили мы задание на разведывательный полет. Дело днем было, да еще и облака совсем уж реденькие. В них от истребителей не скроешься, так что настроение – соответствующее, то есть неважное. Но выбирать не приходится. Приказ получен, и его надо исполнять, чего бы это ни стоило.

Болтать, а уж тем более петь – никакого желания. Сидеть в тишине невыносимо. Ну что же, ситуация не новая.

– Ваня, – вызываю Двойнишникова, – настройся на нашу волну.

– Сейчас, командир.

Мы поступали так довольно часто. Поймает радист ленинградскую станцию, летим и слушаем ее всем экипажем. Там и про новости о положении на фронтах расскажут, а они тогда в основном только хорошие были, наши-то наступали, да и про нас, балтийских торпедоносцев, тоже не забудут. Бывало, и о моих успехах передавали, пару раз даже Москва… Приятно, конечно…

– Командир! – неожиданно раздается взволнованный голос Ивана. – Тут как раз про нас…

Мгновение спустя в наушниках раздается совсем незнакомый грубый голос, сообщающий на чистом русском языке о том, что голубая «двойка» лейтенанта Шишкова… Боевое задание, время вылета из Паневежиса и, главное, наше текущее местоположение, скорость, направление и высота полета, словом, полная информация…

По шее сразу же потекли струйки холодного пота, дыхание стало прерывистым и тяжелым. Нечасто мне доводилось испытывать столь всепоглощающее чувство собственной беспомощности. Ведь вражеские разведчики не просто так передают эту информацию, и быть может, несколько минут спустя

наведенные ими истребители расстреляют мой самолет, словно мишень в тире… И вывернуться будет ой как тяжело – облака, мое единственное спасение, тают буквально на глазах…

Может, вернуться домой? Порой это решение казалось единственным спасением, и тогда мне с огромным трудом удалось заставить себя продолжить выполнение боевого задания. Слава богу, встретиться с немецкими истребителями мне в тот день не довелось, но щемящее ощущение, что именно в этот самый миг враг уже ловит мой самолет в перекрестие своего прицела, не оставляло меня ни на мгновение.

Мой доклад об этой радиопередаче наделал немало шума в штабе полка, и особист плотно занялся ею. Между прочим, вскоре немецкого диверсанта обнаружили и взяли вместе с передатчиком. Никаких подробностей Иван Трофимович нам, конечно, не сообщил…

Что касается репрессивных мер по отношению к личному составу, за время моего пребывания в полку произошел только один подобный инцидент. То ли в конце 43-го, то ли в начале 44-го, сейчас точно не помню, одна из ленинградских газет опубликовала заметку о награждении орденом Ленина командира партизанского отряда, особо отличившегося при организации подвоза продуктов в блокадный город, наладив хоть небольшую, но все-таки дорогу жизни. По зимнему снегу, весенней и осенней распутице через дремучие леса в самую лютую непогоду тянулись вереницы лошадиных упряжек, спасшие немало человеческих жизней. В годы войны партизаны наносили врагу огромный урон, образуя во вражеском тылу еще один полновесный фронт, поэтому сообщения об их боевых заслугах появлялись в газетах довольно часто, но командир этого отряда резко выделялся на фоне своих товарищей по оружию. Дело в том, что он был священником.

И надо же такому случиться, как раз в это время к нам в полк прибыл агитатор, решивший провести беседу со стрелками-радистами и матросами. Собрал их и давай о событиях на фронте рассказывать. Среди прочих новостей прочитал он и ту самую заметку о партизане-священнике. Это, конечно, вызвало взрыв эмоций у ребят, и неудивительно – церковь же тогда почти что вне закона находилась, а тут такое… Хоть и понимали все, что заслуженный человек, но все-таки…

– Молодец, батюшка! – вырвалось у молодого матросика. – Хороший бы вышел из него комиссар!

День-другой прошел, и нет парня. Вызвали куда-то, и все – назад не вернулся… Мы спрашивали у Шевченко о дальнейшей судьбе несчастного, на что неизменно получали один и тот же ответ: «Перевели его. Другой работой теперь занимается…» Вот так, просто и жестоко… Кто конкретно приложил свою руку к этому делу – агитатор, особист, парторг или, может быть, кто другой – так и осталось неизвестным…

Тем не менее сама необходимость существования особых отделов в основном не вызывает никаких сомнений даже у самых демократических историков, здесь дискуссия ведется лишь по вопросам превышения власти и границ полномочий их сотрудников. А вот Коммунистическую партию в наши дни принято подвергать жесткой критике. Позволю себе высказать свои соображения по этому поводу.

Любая идеология прежде всего должна давать ответ на базовый вопрос человеческой жизни: «Что есть справедливость?» И чем ближе этот ответ сердцу каждого отдельного человека, тем крепче будет единство самого общества, принявшего данный постулат за основу своего жизнеустройства.

Что до меня, то в те далекие годы я, как и все те, с кем сводила меня фронтовая судьба, искренне верил в идею коммунизма. Иначе и быть не могло, ведь нас воспитывали именно так. Конечно, в моей памяти были еще свежи воспоминания о коллективизации и последовавшем за ней голоде… Но видел я и другое – благодаря индустриализации страна на глазах менялась к лучшему, превращаясь в мировую промышленную державу. Именно это и дало мне возможность осуществить мою самую заветную мечту – стать летчиком и в этом качестве приносить пользу своей Родине. И любой другой безусый парнишка, обладавший соответствующим здоровьем, проявив известное упорство, точно так же мог подняться в небо. А ведь были еще дворцы пионеров, театры, библиотеки, спортивные

секции… Словом, все необходимое для самореализации молодежи. Буквально на наших глазах то, что до революции было доступно лишь привилегированному меньшинству, становилось достоянием всех и каждого. Именно в этом и кроется причина безграничного доверия основной массы советской молодежи к партии и правительству…

…Сейчас справедливо говорят о чудовищных преступлениях, совершенных руководством страны. Репрессии, голод, огромные человеческие жертвы – все это никак нельзя забывать. Но точно так же нельзя и рассматривать их как неизбежное следствие коммунистической идеологии. На мой взгляд, ответственность за все это зло лежит целиком на конкретных личностях, и история так называемого «цивилизованного» мира служит тому весомым подтверждением. Разве не самым демократическим путем пришел к власти Гитлер? Разве не под красивыми лозунгами свободы и справедливости происходит сегодня наглое вооруженное вмешательство во внутренние дела суверенных государств?

Подробное рассмотрение вопросов политики и современной истории выходит за рамки данной книги, поэтому, чтобы не уводить читателя в сторону от описываемых событий, сообщу свой окончательный вывод: за прошедшие после войны десятилетия я многое переосмыслил, но и сейчас считаю коммунистическую идеологию самой справедливой из всех, созданных людьми. Те из моих фронтовых товарищей, с кем мне довелось разговаривать на эту тему после развала СССР, целиком и полностью разделяли это мнение, а Саша Пресняков до самых последних дней своей жизни, а умер он в 2010-м, оставался активным членом Коммунистической партии Украины. А ведь его отец пал безвинной жертвой политических репрессий 30-х годов…

…Но, несмотря на свои коммунистические убеждения, в вопросе вступления в партию я долго не проявлял инициативы: «Рано еще. Не заслужил. Как заслужу, начальство даст знать». Так оно и получилось, причем сразу же после того, как меня назначили командиром эскадрильи. Я как раз на стоянке у своего самолета был, с техником разговаривал и даже не сразу заметил, как к нам подошел Виктор Михайлович Калашников – наш комиссар.

– Давай, – говорит, – пиши заявление. Негоже комэску беспартийным быть.

Это правда. Тогда, а впрочем, как и во все время существования Советского Союза, членство в партии для командиров, занимавших определенные должности, было обязательным. Ну что же, достаю из планшета чистый лист

бумаги и буквально на одном дыхании пишу несколько строк. Прошу принять… Обязуюсь… В общем, все как положено. Через пару недель Виктор Михайлович вручил мне новенький партбилет. С этого времени список моих обязанностей пополнился периодическим проведением политинформаций среди личного состава моей эскадрильи. Честно признаться, поначалу я сильно стеснялся выступать перед довольно многочисленной аудиторией, но затем довольно быстро втянулся и даже привык.

Здесь необходимо отметить, что согласно указу Президиума Верховного Совета СССР от 9 октября 1942 года в Красной армии устанавливалось полное единоначалие, а институт военных комиссаров полностью упразднялся. Взамен вводилась должность заместителя командира по политической части. Тем не менее слово «замполит» в нашей среде как-то не прижилось, и мы все так же продолжали использовать привычное нам обращение «комиссар»…

Но как бы эта должность ни называлась, отношение к ней личного состава зависит лишь от личности человека, ее занимающего. И нам грех было жаловаться на своих политработников. В начале Великой Отечественной полковым комиссаром 1-го минно-торпедного был Григорий Захарович Оганезов. Главной чертой его характера было невозмутимое спокойствие, которое он умудрялся сохранять в любых ситуациях. Я ни разу не слышал о том, чтобы он хоть когда-нибудь повысил голос, не говоря уже о бранных словах и выражениях, которых Оганезов вообще не употреблял. Наоборот, ему удавалось уравновесить взрывной борзовский темперамент, сглаживая острые углы в отношениях командира с подчиненными.

Русским языком Григорий Захарович владел прекрасно, и даже самая скучная тема в его исполнении становилась занятной и интересной. Лишь легкий характерный акцент выдавал в нем уроженца Кавказа. Обладал он и главным качеством хорошего политработника – умением подобрать ключик к сердцу каждого из своих подопечных. Григорий Захарович был открытым и доброжелательным человеком, с ним всегда можно было поделиться всем наболевшим и в любой ситуации получить от него дельный совет. Но все это идеально сочеталось с требовательностью и принципиальностью в вопросах боевой работы.

Интересно, что свою военную службу Оганезов начинал в кавалерии, где тоже был комиссаром. Но сложилось так, что во вновь сформированных авиаполках не хватало опытных политработников, вот и пришлось Григорию Захаровичу

радикально сменить род войск…

…Вообще, кавалеристы пользовались среди военных заслуженным уважением. Смелые ребята, обладавшие чувством юмора. Но вот беда, многие политработники, сменившие лошадей на самолеты, совершенно не хотели вникать в авиационные вопросы, порой попадая из-за этого в различные комические ситуации.

Например, комиссар, бывший у нас в Бузулуке зимой 41-го. Нормальный мужик, здоровый такой. По штабам рассиживать не любил, проводя на аэродроме не меньше времени, чем командир. Подойдет к каждому, поинтересуется, кто чем занят, порой отвлекая от работы. Однажды он спросил у техника, проверявшего, не примерзли ли к земле посадочные лыжи:

– Чем занят, парень?

– Искру ищу, – пошутил техник, – пропала, проклятая, а куда – черт ее знает!

А комиссар возьми и устрой на ближайшем собрании разнос по поводу потерянной по небрежности искры… Конечно, тут же и вскрылась причина столь существенной пропажи. Хорошо, комиссар незловредным был и умел посмеяться над собой, так что виновник отделался устным выговором. Правда, интересоваться тонкостями авиации комиссар так и не стал. Кони… Самолеты… Какая разница, люди-то везде одинаковые…

…Другое дело Оганезов. Тот старался вникнуть во все тонкости того, что происходило на аэродроме, чем еще больше укрепил наше к нему уважение.

В конце 42-го в полк пришел новый комиссар – Николай Павлович Бушихин, боевой летчик, ходивший на задания наравне со всеми. В феврале 43-го его самолет попался в перекрестие лучей и был сбит в районе Таллина, после чего к нам вновь вернулся Григорий Захарович. Прошло немногим менее года, и Оганезова сменил Виктор Михайлович Калашников, который и остался в полку до самой Победы.

Виктор Михайлович уже несколько лет служил в морской авиации и успел принять участие в войне с Финляндией в качестве пилота «МБР-2». Затем, по-моему, из-за состояния здоровья, перешел на политработу, став комиссаром 41-й отдельной авиаэскадрильи ВВС Балтийского флота, той самой, в которой начинали свой боевой путь некоторые наши однополчане, в их числе Саша Пресняков, Виктор Чванов, Павел Колесник.

В отличие от Оганезова, Калашников был более замкнутым человеком, в народ особо не ходил, и редко кто мог похвастать более чем служебными отношениями с ним. Тем не менее свое

дело он знал и уважением личного состава пользовался вполне заслуженно. Но был Виктор Михайлович очень уж педантичным и несколько импульсивным, что сказалось на моей фронтовой судьбе и сыграло злую шутку с Василием Меркуловым.

Произошло это буквально пару недель спустя после вручения наград. Погода в тот день была настолько нелетной, что предположить саму возможность получения нами боевого задания мог лишь человек, совершенно не знакомый со спецификой работы авиации. Никаких дел на аэродроме у меня тоже не предвиделось, поэтому единственное, что оставалось, – искать себе развлечение. Я уже собирался присоединиться к товарищам, игравшим в карты, как вдруг ко мне подошел Дима Котов и, заговорщицки улыбаясь, сообщил:

– Летать сегодня не придется. Это точно. А я в городе такую хорошую пивнушку нашел… – В этом месте Дима выдержал паузу, после чего без обиняков предложил: – Давай-ка заглянем туда, посидим…

– Хорошо, – недолго думая согласился я…

…Несколькими днями ранее мне объявили, что меня включили в список пилотов, которых по приказу командования вот-вот должны были перевести в морские летные училища для передачи их выпускникам реального боевого опыта. Несоответствие уровня подготовки молодежи требованиям войны ни для кого секретом не являлось, именно поэтому и гибли многие в первой же торпедной атаке. Но возможность снимать с фронта опытных летчиков, направляя их в тыл, появилась лишь во второй половине 44-го. Так, Саша Пресняков, как раз после истории с разбитой «спаркой», с начала ноября уже вступил в командование учебной эскадрильей, расположенной в Клопицах. В это же время Иван Шаманов начал работать инструктором минно-торпедной авиации.

Что интересно, каких-то полгода назад приказ о переводе в тыл вызвал бы у меня бурю возмущения. Конечно, все равно пришлось бы его исполнять, но точно могу сказать: право остаться в полку я бы отстаивал тогда всеми возможными средствами. Но в ноябре 44-го все обстояло по-другому. Всем было ясно, что до Победы остаются считаные месяцы, и погибать именно тогда, когда наконец появился реальный шанс увидеть над своими головами мирное небо, не хотелось вдвойне, поэтому, признаюсь честно, свое направление в тыл я воспринял с облегчением.

Правда, радость эта имела неприятный привкус угрызений совести. «Доволен, значит, – не давала она покоя. – А как же товарищи?! Они будут драться, умирать в боях… А ты… В тыл

собрался…» Но мои нервы, истрепанные за прошедший год, говорили совсем другое: «Не бывает в жизни вечного везения! Кто знает, может, следующий вылет станет последним… Сам же видел: и опытные пилоты от этого не застрахованы. Тем более молодежь. Так что в тылу от тебя не меньше пользы будет. А на фронте ты свое уже отвоевал, вон орденов сколько…» В результате тяжелой внутренней борьбы победу все-таки одержала жажда жизни…

И тут как раз в самое подходящее время появляется Дима и предлагает мне принять участие в веселой пирушке. Любой из ближайших дней мог оказаться последним днем моего пребывания в полку, так что грех было упустить такую прекрасную возможность покутить напоследок с боевыми товарищами…

…Кроме меня Котов пригласил еще трех человек: начальника связи полка Толю Иванова, командира 1-й эскадрильи Васю Меркулова и еще кого-то из «стариков». Правда, желание отправиться в Паневежис несколько охладело, стоило лишь нам высунуть свои носы на улицу. «Может, ну его к черту, в такую непогоду пешком топать», – подумал я. Видимо, эта мысль возникла не только в моей голове, и в наших стройных рядах тут же начались разброд и шатание. Но все сомнения одним ударом разрешил все тот же Дима Котов.

– У нас автобус есть! На нем и поедем!

В кабине своего самолета. Аэродром Паневежис. 19.09.1944

Сказано – сделано. И совсем немного времени спустя наша веселая компания, рассевшись вокруг небольшого деревянного

столика, воздавала должное местным спиртным напиткам. Оказавшись в уютной полутьме приятно обставленного заведения, мы потеряли счет времени. Тосты следовали один за другим, и неудивительно, что к вечеру все мы изрядно нахлебались…

Когда полковой «ЗИЛ» подвез нас назад к казарме, была уже поздняя ночь. Слегка покачиваясь, выходим на улицу и вдруг… лицом к лицу сталкиваемся с комиссаром.

– Вы что себе позволяете?! – неожиданно выкрикнул он. Не понимая, в чем дело, мы замерли в ожидании, а Виктор Михайлович, закипая, словно самовар, продолжал устраивать нам разнос. Вскоре из отдельных обрывков информации, довольно скупо вкрапленных в цветистые обороты русской разговорной речи, стала складываться реальная картина произошедшего.

Оказалось, не только мы решили воспользоваться неожиданным выходным. Комиссар тоже имел на него свои планы, собираясь организовать для матросов экскурсию в Паневежис. Все бы ничего, да вот подходящий для этой цели транспорт имелся лишь один, тот самый «ЗИЛ», который был захвачен нами…

На первый взгляд не самое ужасное нарушение… Но Виктор Михайлович придал ему политический характер. И пошло-поехало. Естественно, с последствиями. Котов с Ивановым отделались легким испугом, то есть строгим выговором, командирский экипаж все-таки. Меня изрядно пропесочили по партийной линии и даже хотели снять с должности командира эскадрильи… Но это намерение так и осталось нереализованным – другого подходящего кандидата под рукой не оказалось, а вот с направлением в тыл пришлось распрощаться. «Ну и ладно, – подумал я, когда понял, что этим дело и ограничится, – могло быть и похуже…» А вот Меркулову повезло меньше всех. Как раз в это время на него и его штурмана Рензаева представление к званию Героя Советского Союза оформляли, но после такого скандала решили отказать. Вот и получилось, что Рензаеву «звездочку» вручили, а Меркулову – нет.

Всего же Золотую звезду получили тридцать три летчика и штурмана 1-го Гвардейского, а кроме того, еще десять удостоились этой награды в других частях ВМФ, из них двое – дважды. Эти цифры красноречиво свидетельствуют о напряженности и опасности боевой работы балтийских торпедоносцев…

Последний вылет «двойки»

Моя голубая «двойка» не зря считалась счастливой. Ведь из двадцати пяти «Бостонов», полученных летом 43-го, в строю кроме нее осталась лишь командирская красная «семерка». А ведь в полк регулярно пригоняли новые боевые машины, многие из которых уже успели сгинуть в морской пучине вместе со своими экипажами. Конечно, и «двойке» приходилось несладко. Каждая торпедная атака оставляла на ней шрамы заплаток, а порой причиняла и гораздо более тяжелые ранения. Два левых мотора были полностью разбиты прямыми попаданиями снарядов, а один правый – списан после полной выработки своего ресурса в 550 летных часов. Тем не менее характер моей «двоечки» ничуть не испортился. Как в воздухе, так и на земле она вела себя прекрасно, и я полностью доверял ей. Казалось, мы продержимся вместе до самого конца войны…

…Нанести бомбовый удар по аэродрому истребительной авиации противника в районе Либавы – таким было боевое задание, полученное мной 22 декабря 1944 года. Название этого ключевого для врага военно-морского порта заставило мое сердце забиться сильнее. «Либава – крепкий орешек, – подумал я. – Будет огромным счастьем вернуться оттуда живым…»

Чтобы понять, почему нам, торпедоносцам, спустя столько времени вновь приходилось возвращаться к столь несвойственному для морских охотников бомбометанию из горизонтального полета, необходимо перенестись немного назад во времени.

5 октября 1944 года войска 1-го Прибалтийского фронта, предварительно проведя перегруппировку сил, оставшуюся незамеченной противником, начали наступление в направлении Мемеля. Удар оказался настолько неожиданным и стремительным, что немцы так и не успели вовремя предпринять ответные меры, и уже пять дней спустя наши войска вышли к балтийскому побережью, отрезав от сухопутного снабжения главные силы группы армий «Север». 15 октября наши войска освободили Ригу, и таким образом порт Либавы остался главным источником снабжения так называемой курляндской группировки немецких войск. Неудивительно, что он стал одной из главных целей для нашей авиации.

Либава всегда считалась очень тяжелой целью. Именно там в последних числах октября наши товарищи из 12-го Гвардейского бомбардировочного полка понесли самые тяжелые потери за всю свою историю – в течение лишь одного дня домой не вернулись

тринадцать экипажей из двадцати семи. Первая девятка, ведомая заместителем командира полка, погибла вся. Полностью.

Дело в том, что она должна была бомбить с пикирования. При этом все самолеты, выстроившись друг за другом с определенным интервалом, поочередно атакуют свои цели. В таких условиях огневое взаимодействие между экипажами полностью исключено. Вот именно на этом и сработали вражеские истребители. Как назло, перехватить их вовремя сопровождавшие наших товарищей «яки» не сумели… Фрицы расстреливали бомберов, находившихся в самом уязвимом положении – на выходе из пике, – одного за другим.

Позже разведка сообщила, что это была группа асов из ПВО Берлина, временно переброшенная в район Либавы и вооруженная самолетами «FW-190». «Фоккер» сам по себе – штука серьезная (четыре пушки и два пулемета, обеспечивавшие секундный залп массой пять с лишним килограммов), а в руках опытного пилота он становился воистину смертельным оружием…

Возле своего самолета. Аэродром Паневежис. 19.09.1944 г.

Костя Усенко, ведущий второй девятки, увидев такой разгром, отдал приказ бомбить с горизонтального полета. Точность такого удара заметно ниже, зато идущие в строю самолеты согласованным огнем бортовых стрелков и штурманов имеют весьма неплохие шансы не подпустить к себе «охотников». Косте и его подопечным пришлось выдержать жестокий бой, из которого они вышли победителями, – ни один самолет из их группы не был сбит. А вот командир третьей девятки все-таки

решил атаковать с пикирования. Погибли еще четыре экипажа…

Примерно такие же потери понесли в те дни и два полка штурмовиков, один из которых принимал непосредственное участие в налетах на порт, а второй обеспечивал подавление вражеской зенитной артиллерии. Пришлось временно отказаться от налетов на Либаву, ограничившись минными постановками подходов к ней.

В ноябре наши войска еще раз попытались захватить эту столь важную военно-морскую базу, но, увы, неудачно. Затем последовала небольшая пауза и новая наступательная операция, начавшаяся 21 декабря. Незадолго до этого дня командование 1-го Прибалтийского фронта предложило руководству ВВС Балтфлота провести совместную операцию по уничтожению с воздуха кораблей и судов в порту Либавы. Согласно ее плану морская авиация вступала в дело 22 декабря, нанеся основной удар силами все того же 12-го Гвардейского, а также 51-го минно-торпедного полков при поддержке штурмовиков, на которых вновь возлагалась задача подавления немецкой ПВО. Мы же, девятка «Бостонов» 1-го Гвардейского, примерно за десять минут до их появления над Либавой должны были сбросить бомбы на немецкий аэродром, расположенный немного юго-восточнее города, предотвратив тем самым перехват наших главных сил истребителями противника.

– Товарищ командир! – обратился я к Борзову сразу же после получения задания. – В моей эскадрилье только шесть самолетов…

– Знаю, – перебил меня Иван Иванович, – возьмешь три экипажа из первой эскадрильи. Больше ничем помочь не могу. Приказ получен, и его надо выполнять…

Еще с занятий по тактике в свою бытность курсантом я помнил о важности хорошего огневого взаимодействия при встрече с вражескими истребителями. Здесь же, на войне, мне часто доводилось слышать рассказы о различных боевых ситуациях, в которых побывали мои товарищи из 12-го бомбардировочного. Как агрессивно и настойчиво наседали на них «Фоккеры», поливая «пешки» огненными трассами, и как единственным спасением становился лишь идеально удерживаемый строй.

Я сам многократно оказывался в зоне плотного зенитного огня, да и истребители меня не раз ловили… Но это – совсем другое дело. Одиночный самолет ничем не ограничен в маневре. Захотел – резко бросил его почти отвесно вниз, да еще и со скольжением. Выровнял на бреющем и к земле прижался, как только можно. Тем и спасаешься. Но в строю так крутиться

невозможно, поэтому в арсенале остаются только относительно простые маневры, но и они доступны при определенной слетанности экипажей. А вот ее как раз у нас и не было, ведь групповые полеты выполнялись нами лишь в составе звена… Да и то молодые ребята погибали порой так быстро, что сформировать сколько-нибудь слетанные тройки было весьма проблематично.

– Главное – держать строй, – инструктирую собравшиеся на КП экипажи. – Оторвешься от него – схарчат моментально, и опомниться не успеешь. Сам не спасешься и других погубишь.

Эту прописную истину не нужно напоминать более-менее опытным экипажам, а для новичков никак не будет излишним услышать ее еще разок. Ведь слишком сильным может оказаться искушение оторваться как можно дальше от смертельной опасности. Обвожу взглядом сидящих передо мной летчиков и штурманов, немного задерживая взгляд на молодых. Некоторые из них не сделали еще и десяти боевых вылетов. Их лица серьезны и сосредоточенны, они смотрят на меня, внимая каждому моему слову. Чуть больше года тому назад и я точно так же жадно ловил каждое слово таких опытных пилотов, как Иван Шаманов, Александр Разгонин, Петр Летуновский… Слегка улыбаюсь этому неожиданному воспоминанию…

И вот наконец моя крылатая машина, ровно гудя моторами, стоит на стартовой позиции. Немного нервно поглядываю на часы – пора! Ручки газа от себя… И вновь пьянящее чувство полета. Сколько времени прошло, а оно все такое же сильное. Кажется, так будет всегда…

Один за другим взмывают «Бостоны» в морозное декабрьское небо. Делаю круг с небольшим креном, чтобы собрать группу, и, лишь убедившись, что все на своих местах, беру курс на северо-запад.

Поднимаю голову вверх, чтобы посмотреть на прикрывающих нас истребителей 21-го полка. Они летят немного выше нашего строя, выписывая над нами всевозможные замысловатые траектории. Иногда «ястребки» уходят немного вперед, чтобы убедиться в отсутствии там немцев, но тут же возвращаются на свое место. Глядя на них, чувствуешь себя спокойнее: «Если что, в обиду не дадут!»

Подходим к линии фронта. Как обычно, немного мандражирую. Здесь вполне вероятна встреча с вражескими истребителями. Наши «ястребки», чувствуя ответственность момента, практически не отрываются от нас. Теперь они ходят ножницами, просматривая пространство друг за другом, так, чтобы не дать фрицам шанс нанести внезапный удар сзади. Пока что небо абсолютно чистое, но обманываться на этот счет никак

нельзя – в любой момент могут появиться «охотники», закрутив в воздухе смертельную карусель.

Судя по времени, мы находимся чуть северо-восточнее Либавы. Этот обманный маневр необходим для того, чтобы немцы как можно дольше не догадывались, какой объект мы на самом деле собираемся бомбить.

– Командир! – раздается голос штурмана. – Разворачиваемся на цель.

– Хорошо.

Минуты стремительно проносятся одна за другой, и вот мы уже на подходе к цели. «Скоро должны проснуться зенитки», – подумал я. И точно, прошло совсем немного времени, и на светло-голубом небесном полотне вспыхнули разрывы крупнокалиберных снарядов. «Чуть правее взяли и с упреждением перестарались, – отмечаю про себя, – но мы ведь высоко идем, так что для первого залпа очень неплохо». И что удивительно, внезапно я почувствовал себя одиноким. Как будто все – и «Бостоны», и «ястребки» – вдруг бесследно растворились в небесной выси, оставив меня один на один с зенитчиками… Становится немного не по себе, и дело тут совсем не в истрепанных нервах. Просто я отлично знаю, что целятся они именно по самолету ведущего группы…

– Высота – четыре тысячи, скорость – триста шестьдесят, – руководит моими действиями штурман. Сейчас успех всего дела исключительно в его руках. Все остальные экипажи лишь смотрят на нас и повторяют наши действия. Сбросим бомбы мы – то же самое сделают и ведомые.

– На боевом!

Теперь надо буквально замереть, не шелохнувшись. А разрывы подбираются все ближе. Несмотря на большую высоту полета, немцам удается скорректировать свои прицельные данные. «Еще немного, и мне изрядно достанется… Быстрее бы сбросить свой груз… Только бы успеть…»

– Сброс! – спокойно произносит штурман, нажимая на кнопку.

Вот сейчас подожду еще пару секунд, чтобы все остальные успели отбомбиться… Внезапно резкий удар сильно подбросил кверху левое крыло моего самолета. Машину тут же охватила нервная дрожь. «Все-таки достали, сволочи!» Тут же поворачиваю голову налево – так и есть, мотор серьезно поврежден! Капот измят и продырявлен, дымят разбитые цилиндры, но огня, слава богу, нет. И в этот раз повезло… Очень повезло…

– Командир! – отчаянно закричал Сурин. – Левый мотор разбит!

– Вижу, – стараюсь отвечать как можно спокойнее, но где уж там…

В следующее мгновение убираю обороты раненого движка почти до холостых, после чего тут же делаю левый разворот со снижением, выводящий группу из зоны обстрела. Конечно, маневр этот исполняется гораздо менее энергично, чем я привык это делать, – группу, особенно состоящую из неподготовленных к строевым полетам экипажей, довольно легко рассыпать и совсем уж невозможно собрать.

Кручу головой по сторонам, следя за своими подопечными. Левое звено на месте, а правое… Черт возьми, его ведущий не сумел вовремя повернуть, да еще и газ не добавил. Еще немного, и они потеряют нас… И тогда…

– Вернись в строй! – призываю ведущего звена, подкрепив свой окрик несколькими цветистыми разговорными оборотами. Помогло… Вскоре его тройка заняла свое законное место, и вся девятка «Бостонов» без дальнейших приключений вышла из боя.

«Смогу ли я дотянуть домой? – От самой постановки этого вопроса зловещий холодок тут же разливается по всему телу. – Или придется идти на вынужденную?.. Но ведь сейчас я за линией фронта. – При мысли о возможном плене я вздрогнул, как от неожиданного удара. – Хоть бы к нашим выйти, а там уже полегче будет…»

Но внимательнее разобравшись в ситуации, я немного успокоился. Да, мотор поврежден, но ведь он работает. И пока работает стабильно! А ведь полгода назад мне вообще на одном движке пришлось топать через весь Финский залив. И ничего, дошел. Спасибо американским конструкторам, создавшим столь надежные моторы. Да, из приборов одна «скорость» работает. Так ведь и это для меня не впервой…

– Командир! – неожиданно вклинивается в мои мысли возглас стрелка-радиста. – Бензин в кабину течет! Задыхаюсь!

– Терпеть можешь?

– Пока да, а там… не знаю!

«Черт возьми! – выругался я про себя. – Поврежден бак, расположенный в центроплане между мной и стрелком. Только этого не хватало!»

Как же долго может иногда тянуться час… Сколько всего порой доводится пережить и прочувствовать за этот кажущийся совсем незначительным временной отрезок… Но так уж устроен мир, что все – и хорошее и плохое – рано или поздно заканчивается. Так же произошло и с этим полетом, и когда на горизонте показались очертания нашего аэродрома, на душе стало намного легче. Но жизнь в авиации научила меня не

поддаваться подобному самообману. «Полет заканчивается лишь после выключения моторов!» – эту простую отрезвляющую истину я не забывал никогда.

– Командир! Совсем паршиво стало… – вновь слышу голос Ивана Федоренко. Звучит он слабо, как будто издалека. Совсем измучился парень, далеко не первый раз уже сетует на удушливый запах бензина. Но, увы, помочь ему не могу ничем…

– Ваня, – пытаюсь подбодрить товарища, – мы уже почти дома. Если совсем невмоготу – прыгай!

– Да нет, командир. Продержусь как-нибудь…

Нет слов, чтобы передать, как же мне хотелось поскорее оказаться на земле… Тем более что обычно первым садится командир группы… Но! Если не выйдут шасси и придется ползти на брюхе… Мой израненный самолет, застрявший на середине полосы, надолго закроет аэродром, вынудив моих ведомых искать приюта где придется. Мало ли что может с ними произойти… Нет, это совершенно недопустимо, а значит, остается лишь одно…

– Я – «двойка». Мой самолет имеет повреждения, – сообщаю по внешней связи, – приказываю всем садиться. Я пойду последним. – И, получив ответ от своих подчиненных, ухожу на следующий круг.

Прошло немного времени, и «земля» сообщила о том, что последний «Бостон» уже катится по полосе, дав добро на посадку. Честно сказать, вначале я думал приземляться на живот и поэтому предупредил штурмана, чтобы тот на всякий случай отстегнул свои привязные ремни, но затем все-таки решил попробовать сесть, как и положено, на колеса.

Уменьшив скорость, выпускаю шасси. Не выходят – гидросистема не работает, резервная воздушная – тоже. Быть может, тем самым машина всеми доступными ей способами подсказывала мне садиться на брюхо, но я, не поняв намека, включил аварийную. Тут же загорелась лампочка, сигнализировавшая о том, что шасси вышли и встали на замок. А вот закрылки так и остались в полетном положении, а значит, садиться придется на повышенной скорости, и мне будет необходима полная длина полосы.

Мягко, как обычно, касаюсь земли, и самолет начинает пробег. Понемногу придавливаю тормоза, чтобы погасить скорость, и… никакого результата. Смотрю вперед и чувствую, как холодный пот вновь потек по моей спине – самолет, садившийся передо мной, стоит, не докатившись до конца полосы… Кажется, столкновение неизбежно. Хвостовое оперение замершей впереди машины увеличивается в размерах с пугающей

быстротой. Хватаюсь за аварийный тормоз – но он тоже не работает… Остается лишь отсчитывать последние мгновения своей жизни. Вот теперь мне стало по-настоящему страшно…

Единственное спасение – руль поворота, только он может заставить машину свернуть в сторону. Инстинктивно сую левую ногу вперед, и моя «двойка» тут же выскакивает на обочину взлетно-посадочной полосы. Внезапно самолет врезался в невидимую преграду, с силой швырнув меня вперед. Затрещала рвущаяся обшивка. Машина встала на нос и, пропахав им пару метров земли, остановилась, но за доли секунды до этого я успел выключить моторы, чтобы прекратить подачу к ним топлива…

– Командир! – изо всех сил кричит Федоренко. – Горим!

Смотрю налево и вижу, как из-под дымного облака, непроглядной пеленой окутывающего злосчастный левый двигатель, выскакивают языки пламени. «Повреждена топливная система, бензин попал на горячий мотор, – сразу же понял я. – Пора выбираться из кабины, пока не поздно!» Но… не тут-то было! При посадке самолет настолько покорежило, что моя левая нога оказалась намертво зажатой приборной доской.

Панический ужас хватает меня за горло своей костлявой рукой – сейчас пламя доберется до кабины, а я сижу в ней, как зверь, попавший в капкан, не в силах даже попытаться спастись. Какая смерть может быть страшнее, чем сгореть заживо?! Даже представить себе невозможно… Верчусь на своем сиденье, крича изо всех сил… Да что толку…

Хорошо, вовремя подскочила пожарная машина и ее экипаж тут же загасил огонь, к счастью, не успевший разгореться достаточно сильно. В это же время Иван Пичугин открыл крышку моей кабины и, поддев ломиком приборную доску, дал мне возможность освободить свою ногу. Правда, сапог так и остался где-то внизу, да и черт с ним!

С помощью техников выбираюсь из кабины и вновь ступаю на матушку-землю. После столь резкого торможения немного кружится голова, отяжелевшее тело с трудом удерживает равновесие… Мой рассеянный взгляд, блуждавший по окрестностям, упал на изуродованную носовую часть самолета: «Сурин! Ваня! Что с ними?!» – беспокойство за судьбу товарищей мгновенно возвратило мне силы.

– Не волнуйся, командир! – словно прочитав мои мысли, сказал Пичугин. – Живы оба.

Как выяснилось при детальном разборе ситуации, свернув с полосы, я наскочил передним колесом прямо на пень. Здоровый такой был, выбил стойку и давай дальше самолет крушить, смяв в гармошку нижнюю часть штурманского отсека вместе с сиденьем

и протащив всю эту груду бесформенного металла вплоть до моей кабины. Хорошо, я Сурину перед посадкой приказал отстегнуться, иначе затянули бы лямки эти моего Ивана Михайловича на тот свет. Но полученные травмы тазобедренного сустава не позволили ему вернуться к полетам, и после госпиталя его перевели на должность заместителя штурмана дивизии.

Федоренко, можно сказать, вообще вышел сухим из воды. Немного помутило его – еще бы, так бензина надышаться – и все. Вновь в строю. Я тоже не получил серьезных повреждений. Неделю-другую похромал и опять летать начал.

Но, как оказалось, без человеческих жертв, к сожалению, не обошлось. Случилось так, что во время посадки поблизости от взлетно-посадочной полосы оказались двое литовцев, помогавших нашим матросам при ее очистке. Мой самолет, резко вильнув влево, выскочил прямо на них, зарубив обоих винтом… Это роковое стечение обстоятельств, приведшее к смерти двоих человек, я переживал очень тяжело. Конечно, они не должны были находиться рядом с садившимися самолетами, да и дежурные по аэродрому должны были проявить бдительность… Тем не менее чувство вины за случившееся осталось со мной навсегда…

Что до моей группы в целом, то в этом полете нам крупно повезло – домой вернулись все экипажи. Три или четыре самолета получили осколочные ранения разной степени тяжести, которые довольно быстро были устранены техниками. Думаю, что нам здорово помогла большая высота, на которой мы подходили к цели. А вот наши товарищи, атаковавшие порт, понесли большие потери: 51-й полк недосчитался четырех «Бостонов», а 12-й – шести «пешек». Дорого обошлась нам Либава…

Моя же голубая «двойка» получила столь сильные повреждения, что ликвидировать их в полевых условиях было невозможно. Вначале ее собирались отправить в Ленинград для ремонта, но вскоре полк перебазировался в Грабштейн, бросив все, не подлежащее транспортировке, в Паневежисе. Поэтому с моей машины сняли все, что могло пригодиться в качестве запчастей, оставив ее разбитый фюзеляж на месте аварии.

Полтора года войны продержался мой крылатый товарищ. Большой срок для боевого самолета. За все это время мы многое пережили вместе: и радость побед, и горечь поражений, подкрадывались к врагу незамеченными и прорывались сквозь плотный зенитный огонь, топили корабли и, поджав хвост, возвращались домой ни с чем, порой, как говорится, «на честном слове и на одном крыле», успешно садились на своем аэродроме в самую скверную погоду и, исчерпав другие возможности,

приземлялись на брюхо… Я чувствовал малейшие нюансы его поведения в воздухе и помнил каждый шрам на его теле… Да и он, судя по всему, отвечал мне взаимностью. Словом, мы стали частью друг друга, и я, не побоюсь этого слова, любил свою «двоечку», поэтому расставание с ней далось мне непросто… Но восстановить ее оказалось невозможным, и мне пришлось, смирившись с неизбежностью, устанавливать дружеские отношения с другим самолетом…

Похожая ситуация произошла и с Иваном Михайловичем. Характер полученных им травм не вызывал у медиков ни малейших сомнений – Сурин если и сможет вернуться к полетам, то очень не скоро. Долго гадать, кто будет летать со мной вместо него, не пришлось, ведь в этом случае все было очевидно и предсказуемо. Совсем недавно из полка ушел Саша Пресняков, оставив «бесхозным» своего верного товарища Колю Иванова. Некоторое время этот опытный штурман, не имея постоянного порта приписки, периодически подменял заболевших коллег из других экипажей, но теперь, когда я оказался в том же положении, что и он, Борзов принял решение назначить его в мой экипаж. Так мы и летали вместе с ним до самого конца войны.

Были среди нас веселые парни, и все мы стремились держаться поближе к ним. Еще бы, идешь после возвращения с задания, еле ноги волочишь, а окажись рядом такой вот неунывающий товарищ, способный несколькими удачными шутками заставить тебя улыбнуться, глядишь – и настроение немного получше становится. Именно из такой породы бесшабашных весельчаков и балагуров и происходил мой новый штурман. Казалось, жизнерадостная улыбка никогда не сходила с его широкого лица, а запас песен, анекдотов и всяких забавных жизненных баек, хранившийся в памяти Николая, не имел границ.

Надо сказать, многие авиаторы заметно менялись во время выполнения задания, становясь более скупыми на слова и эмоции, а то и совсем погружаясь в полное молчание, прерываемое лишь по необходимости. На первый план выходили предельная собранность и абсолютная серьезность. Еще бы, предстояла борьба не на жизнь, а на смерть. Но Иванов и здесь оставался самим собой, продолжая шутить и петь во время полета, что, впрочем, не сказывалось на качестве его работы. Порой приходилось даже просить Колю хоть немного помолчать… Правда, происходило это достаточно редко, ведь своим солнечным настроением он хорошо поднимал мой боевой дух…

…Была у меня еще одна причина радоваться многословию своего нового товарища. Еще в 42-м, во время ночного учебного

полета, со мной произошла непредвиденная неприятность. Дело было так. После взлета я должен был, выдерживая заданные скорость и направление, привести машину в контрольную точку, после чего по команде штурмана повернуть влево. А до этой самой точки – полчаса. Идем в абсолютном молчании, погруженные каждый в собственные мысли, под аккомпанемент монотонного рева моторов… Глаза привычно следят за приборами, а руки отработанными почти до автоматизма движениями удерживают «Ильюшу» на требуемом курсе, парируя его непредсказуемые эволюции. Время идет быстро, и стрелки часов уже показывают время разворота… Но в наушниках по-прежнему тишина…

– Штурман! – Нет ответа…

– Штурман!!! – кричу еще громче. Безрезультатно… Тогда я прибегнул к радикальным мерам, резко тряхнув самолет…

Пилот Михаил Шишков и штурман Николай Иванов. Октябрь 1944 г.

– Что случилось? – раздался испуганный голос штурмана.

– Разворачиваться пора!

– Так еще две минуты осталось, – отвечает он после некоторой паузы…

– Ничего подобного, – уверенно возражаю я, – мы уже пять минут лишних прошли…

Оказалось, штурман мой… заснул. Он еще на земле неважно

себя чувствовал, а в самолете его совсем разморило от качки. И хотя с тех пор подобное не повторялось никогда, я все равно испытывал некоторый дискомфорт, продолжительное время пребывая в тишине во время полета, поэтому периодически заводил с экипажем разговор на ту или иную тему. Иванов же вообще не внушал мне никаких опасений – такой и сам не заснет, и другим не даст…

…В полк Николай пришел почти перед самой войной и сразу же зарекомендовал себя грамотным профессионалом. Даже такие опытные пилоты, как Борзов, Пономаренко и Колесник, брали этого молодого штурмана на боевые задания. Вместе со своим товарищем и командиром Сашей Пресняковым они составляли практически единое целое и за время своей фронтовой дружбы успели побывать во многих опасных передрягах, неизменно выходя из них победителями. Несколько месяцев назад, в августе 44-го, их экипажу посчастливилось дотянуть до своего аэродрома на израненном вражескими зенитками самолете. При посадке машина была разбита, а Иванов оказался в лазарете. Но не прошло и трех дней, как непоседа штурман сумел вырваться оттуда, вновь приступив к полетам. Лишь шрамы от швов, наложенных врачами на его подбородок, долгое время напоминали об этой неприятной истории.

Но был у Коли один серьезный недостаток – любил он выпить, причем порой без нормы. Как и в большинстве подобных случаев, все начиналось как-то незаметно, и пока ситуация не стала угрожать выполнению боевых заданий, на нее никто не обращал внимания: ну, выпил человек немного, с кем не бывает. В итоге дошло до того, что если выпустишь его с утра из-под контроля, то к обеду Коля уже доведет себя до непригодного к полетам состояния. С ним серьезно разговаривали, и на какое-то время он брал себя в руки, прекращая пить… Но затем срывался, и все начиналось опять…

Однажды Борзов приказал мне слетать на разведку. Все бы ничего, дело для меня не новое, да вот беда – Коля к тому времени уже был сильно пьян…

– Давай, зови штурмана, – сказал Иван Иванович, – надо уточнить некоторые детали полета.

– Не могу, товарищ командир, – стараюсь отвечать без запинки, – он заболел. – Но, судя по всему, мой голос прозвучал несколько неуверенно, да и в курсе был Борзов, что Коля несколько злоупотребляет спиртным…

– Врача на КП, – неожиданно приказал Борзов матросу, находившемуся неподалеку.

Дело принимало крутой оборот. Повезло, наш полковой

доктор догадался, что надо сказать. Не впервой все-таки:

– Иванов был у меня. У него температура…

– Хорошо, вы свободны, – немного успокоился Иван Иванович и, повернувшись ко мне, продолжил: – Полетишь с…

– Товарищ командир, – перебил его Гриша Бажанов, в качестве начальника разведки полка присутствовавший при этом разговоре, – давайте я полечу.

– Ладно, – согласился Борзов, и мы приступили к проработке задания.

Помню, полет этот очень сложный был – около трех с половиной часов, проведенных в сложнейших погодных условиях. Но мы с Бажановым успешно справились с этим заданием. Вообще же, из всех штурманов, с которыми мне доводилось летать, лучшим однозначно был Гриша…

…К сожалению, вредная привычка сыграла свою роль в дальнейшей судьбе Иванова. По-моему, в 54-м он должен был окончить академию, но… запил прямо перед защитой диплома. Этот скандал поставил крест на пребывании Коли в данном учебном заведении, и его перевели начальником минно-торпедной службы на Дальний Восток. Но Иванов, к сожалению, не одумался и снова ушел в запой, на неделю исчезнув из расположения части. Такое серьезное происшествие никак не могло сойти с рук, и Колю уволили из авиации.

Несколько раз он делал отчаянные попытки выбраться из затягивавшей его трясины и наконец одержал победу. С тех пор – ни капли спиртного в рот не брал. Даже когда со старыми товарищами встречался. Все водку пьют или вино, а он – только сок или газировку. Работать Коля устроился на завод, выпускающий самолетные радиолокационные установки, где и трудился до пенсии. В общем, нормально все у него сложилось, слава богу…

…Каким бы удивительным это ни казалось, но почти каждый раз мои полеты с новым штурманом начинались с различных происшествий. То Бабанов чуть не выпал из самолета, то Сурин не мог отыскать, куда бы воткнуть штекер от наушников. Но эти приключения меркнут по сравнению с историей, происшедшей в одном из первых вылетов с Колей Ивановым.

Чтобы понять, что же все-таки случилось, необходимо отметить одну особенность работы топливной системы «Бостона». Основные бензобаки этого самолета находились в центроплане, и на взлете, согласно инструкции, необходимо было пользоваться только ими. Затем, после набора безопасной высоты, требовалось переключиться на плоскостные – их емкости хватало примерно на час работы моторов на обедненной смеси или на полчаса на

обогащенной – и, спустя немногим более двадцати минут полета, вернуться назад, к основным.

В ту ночь мы получили задание на «свободную охоту» в районе Данцигской бухты. Дальше – по обстоятельствам. Если погода позволит, можно пройтись и до Кольберга, ну а если нет – лучше вернуться домой. Полет, по крайней мере его начало, не сулил особых неожиданностей. Взлет, набор высоты – и курс на Балтику…

– Коля, – вызываю штурмана по внутренней связи, – я переключился на плоскостные баки. Засекай время.

– Хорошо, командир…

Честно сказать, хоть своевременно напоминать пилоту о необходимости вновь перейти на основные баки и входило в обязанности штурмана, но и сам летчик тоже должен был не забывать об этом. Часы-то ведь есть у обоих… Но тогда что-то на меня нашло – может, убаюкал монотонный гул моторов, а может, слишком увлекся приборами… В общем, я напрочь забыл обо всем остальном. А самолет тем временем уже летел над черной бездной Балтийского моря на высоте чуть более ста метров…

Вдруг – резкая звенящая тишина. Она, словно ушат ледяной воды, обрушилась на меня, заставив мгновенно встрепенуться. Ведь непрерывный шум моторов – это естественный фон всего, происходящего во время полета. К нему привыкаешь и со временем даже перестаешь замечать… И нет худшего звука, чем внезапно навалившаяся тишина… Кровь, кажется, мгновенно холодеет, по всему телу тут же струятся потоки соленого пота…

Но еще раньше, чем я в полной мере ощутил все это, еще раньше, чем понял, что именно произошло с машиной, левая рука тут же переключила оба топливных крана в нужное положение. Еще несколько секунд, и разбуженные аварийным запуском, один за другим вновь взревели моторы…

А самолет тем временем все теряет и теряет высоту. 50 метров, 35, 20 – стрелка прибора бесстрастно отсчитывает расстояние между жизнью и смертью. Вот уже на черной морской глади показались светлые пенные бурунчики от воздуха, отбрасываемого крутящимися винтами. Остается чуть менее десяти метров… Кажется, приводнения не избежать… Немного добираю на себя, чтобы «сесть» помягче… и машина, почувствовавшая нависшую над нами опасность, медленно, но верно стала разгоняться… Вскоре мы вновь поднялись на безопасную высоту. Только теперь я окончательно понял, насколько был близок к ужасному концу…

– Штурман!!! – кричу изо всех сил. – Еще немного, и рыб кормили бы!!!

– Виноват, командир, – слышу в ответ на свою тираду грустный голос Николая.

– Ладно, – соглашаюсь я спустя некоторое время, необходимое для того, чтобы мои вулканирующие эмоции немного поуспокоились, – забыли…

«Да и сам тоже хорош, – подумал я про себя, – сижу, уши развесив…»

Что интересно, происшествие это так сильно взбодрило меня, что все четыре часа, остававшиеся до окончания этого непростого, но, увы, безрезультатного полета, мне совершенно не хотелось спать. А на следующий день я уже стал смотреть на случившееся с известной долей иронии, что, если задуматься, совсем неудивительно – молодости несвойственно долго думать о плохом…

Конец войны

В том, что новый 1945 год поставит финальную точку в Великой Отечественной войне, не было и не могло быть никаких сомнений. Красная армия наступала на всех участках фронта, и практически каждый день приносил нам радостные новости об очередных ее успехах, а с запада фрицев здорово теснили союзники. То, что зажатой между молотом и наковальней нацистской Германии оставались считаные месяцы, понимал даже самый далекий от военного дела человек.

Но сказать, что воевать нам стало легче, – значит сильно погрешить против истины. Во-первых, немцы, надо отдать им должное, даже с полным пониманием собственной обреченности дрались ничуть не хуже, чем раньше. Ну а боевое мастерство у них во все времена было на высоте, поэтому победа над таким сильным противником никак не могла обойтись малой кровью.

Во-вторых, признаюсь честно, чем меньше времени отделяло нас от Победы, тем тяжелее становилось нам заставлять себя вновь и вновь бросаться в смертельный поединок… На первый взгляд этот тезис может показаться слишком уж парадоксальным, но если повнимательнее разобраться, то нетрудно убедиться в его правдивости.

Как я уже писал ранее, в 44-м, а тем более в 43-м, мало кто из нас верил в то, что ему суждено своими глазами увидеть мирное небо. «Удалось увернуться от смерти сегодня – повезло, судьба подарила тебе еще несколько дней. Но ничего, у «старушки» с косой времени много. Не завтра, так послезавтра, не послезавтра, так через неделю… В общем, как ни крутись, она все равно свое возьмет», – примерно так рассуждали мы в те годы. Да и ситуация на фронтах еще не позволяла нам расслабляться, ведь военная удача вполне могла повернуться лицом к врагу…

Другое дело – 45-й. До Победы рукой подать, а там – уже изрядно подзабытая нами мирная жизнь, контуры которой явственно проступали сквозь дым и огонь ожесточенных сражений. И мы здорово изменились за эти месяцы. Солнечные лучи забрезжившей надежды неудержимо пробивались сквозь черные тучи фатализма и чувства собственной обреченности. Все больше и больше места в разговорах фронтовых товарищей стали занимать перспективы, открывавшиеся после окончания войны, и мало кто из нас мог удержаться от искушения помечтать о своем счастливом будущем…

Но все мы были реалистами, прекрасно понимая, что на войне каждый день жизни, так или иначе, взят у смерти взаймы, а

она может пожаловать за долгом к любому из нас, когда ей будет угодно. А ведь так не хотелось погибнуть в двух шагах от столь желанной Победы! Поэтому в последние военные месяцы обычное для каждого солдата противоборство воинского долга и инстинкта самосохранения обострилось до предела…

Что касается непосредственно выполняемых нами боевых задач, то они, как обычно, были продиктованы текущей обстановкой, сложившейся на Балтике. В немецкие порты Данциг, Готенхафен и Хель, расположенные на западном берегу Данцигской бухты, практически непрерывным потоком шли транспорты с пополнением и грузами для группы армий «Висла», а также войск, прижатых к морю в районе Пиллау. Кроме того, эти же порты являлись перевалочной базой для снабжения Курляндской группировки через Либаву. Таким образом, основным районом нашей боевой работы стало южное побережье Балтийского моря от маяка Брюстерорт до Кольберга. Конвои следовали один за другим, и шанс не обнаружить объект, достойный атаки, уменьшился до минимума.

Моя любимая Машенька. Эта фотография, сделанная в феврале 45-го, находилась в моем кармане во всех боевых полетах, остававшихся до конца Великой Отечественной

Конечно, свои коррективы в наши планы вносила и погода. Особенно свирепствовала она в январе, заставляя даже самые опытные экипажи возвращаться домой, не выполнив задания. Но без работы мы все равно не оставались, и поскольку метеоусловия в районе Либавы были довольно благоприятными, нам ставили задачи на осуществление там минных постановок.

Именно туда я отправился поздним вечером 26 января 45-го. По меркам крейсерских «марафонов» 43-го это был совсем непродолжительный полет – около сорока минут от Паневежиса до Либавы с выходом в Балтику в районе Паланги, столько же обратно. В худшем случае – не более двух часов. Схема привычная: подход к цели со стороны моря, привязка к береговым ориентирам и выход на боевой курс с последующим сбросом мин в устье судоходного канала.

Надо сказать, порт Либавы всегда славился своими зенитными орудиями, поэтому долго задерживаться над ним было смертельно опасно. Только почувствовал, что ушла вниз мина, тут же кладешь самолет на крыло и буквально падаешь вниз со скоростью чуть менее сорока метров в секунду. Главное – успеть вовремя выхватить самолет почти над самой водой и уйти, чуть ли не цепляясь винтами за волны. Этот маневр порой выполнялся настолько энергично, что стойка антенны довольно часто отгибалась в сторону, а то и просто отламывалась. Конечно, темное время суток заставляло нас действовать значительно осторожнее, но бывало, особенно в безоблачные ночи, разрывы зенитных снарядов зажимали наши «Бостоны» настолько плотным кольцом, что приходилось идти на крайний риск, чтобы вырваться из него. Конечно, такое могли выполнить только самые опытные пилоты…

В ту ночь на небе не было практически ни одного облачка, а те немногие, что встречались на моем пути, совершенно не мешали разглядеть конфигурацию береговой линии и «по-зрячему» выйти к порту. Правда, вражеские зенитчики своевременно отреагировали на мое появление, с первого же залпа охватив мою машину огненными вспышками. Не знаю, каким чудом, но мне все-таки удалось, сбросив свои «пятисотки» там, где требовалось, вырваться из этого слепящего хоровода практически невредимым.

«Пора домой, – подумал я, вытирая пот со лба. – Пока новую мину подвесят, немного передохну. И опять на Либаву…» Но что это?! Температура масла в обоих моторах практически на пределе… Правда, ломать голову над поиском причины этого явления не пришлось. Дело в том, что в условиях январских морозов масло довольно часто переохлаждалось и вследствие этого загустевало. Начались жалобы, и полковые инженеры решили частично прикрыть проходную площадь радиаторов, чтобы уменьшить расход проходящего через них воздуха, тем самым увеличив температуру масла. Технически эта задумка была реализована следующим образом: половину входного сечения воздухозаборников просто заделали деревянными

заслонками. Но, видимо, слишком уж перестарались с моей машиной, или еще какая иная причина имелась – неважно. Главное – результат, то есть повышенная температура масла.

Лететь в таких условиях – вещь довольно неприятная. Вроде все нормально, но… Червячок сомнения не дает покоя. Чувствуешь себя как на боевом курсе еще перед первым залпом – в любой момент может произойти неладное, и ты ничего не сможешь сделать, чтобы предотвратить беду…

Хорошо, до Паланги, где базировалась наша 3-я эскадрилья, летавшая на «илах», оставалось совсем недалеко. Конечно, будь я помоложе хотя бы на год, пошел бы в Паневежис. Но приобретенный мной опыт научил меня не рисковать без нужды, да и, честно признаюсь, очень не хотелось второй раз лететь на Либаву, поэтому мы, запросив разрешение на посадку, приземлились в Паланге. Между прочим, никогда ранее ни один «Бостон» не садился ночью на этом небольшом аэродроме, длины полосы которого едва хватало для этого типа боевых машин.

Предоставив свой самолет заботам техников, я отошел в сторону, чтобы покурить. Стою себе, вдыхая табачный дым, вдруг чувствую, как кто-то легонько хлопает меня по плечу. Разворачиваюсь и вижу перед собой Цветкова, командира 3-й эскадрильи.

– Здорово, Миша! Какими судьбами?

– Привет, – отвечаю я, крепко пожимая протянутую руку, – да вот, масло перегревается. Решил заслонки снять.

– Слушай, – говорит Цветков, – я сейчас на Либаву лечу. Вернусь примерно через час. Подожди, если есть такая возможность. У меня настойка хорошая имеется. Посидим, выпьем немного…

– Хорошо, – согласился я, – время есть…

Прошло около сорока минут, и издалека послышался гул моторов низко летящего «Ильюши». Цветков вернулся даже раньше, чем обещал. Я немного отошел в направлении стоянки и стал наблюдать за его посадкой. Вскоре показался черный силуэт самолета, идущего со снижением в направлении начала полосы…

Наметанным взглядом бывшего инструктора слежу за его траекторией, и с каждым мгновением она нравится мне все меньше и меньше. Слишком уж быстро приближается к матушке-земле «Ильюша». «Рано убрал газ! – моментально понимаю я. – Если вовремя не исправить эту ошибку…» А самолет тем временем продолжает снижаться. Еще немного – и ткнется он в землю, не дойдя до полосы.

До боли сжалось сердце, нервы напряглись до предела. «Газ от себя! Уходи на второй круг!» – так и хочется крикнуть изо всех

сил. Но увы, Цветков никак не может услышать меня, и все, что мне остается, – это наблюдать за развязкой этой драмы, уповая лишь на чудо… И оно не свершилось. Самолет, окончательно потеряв скорость, ударился о землю и, подскочив вверх метров на тридцать, рухнул носом вниз…

Первыми, как всегда в подобных случаях, к месту катастрофы подъехали медики. Я же, запыхавшись от быстрого бега, оказался там лишь в тот момент, когда из-под обломков полностью рассыпавшегося носового отсека извлекали окровавленного штурмана…

…К счастью, весь экипаж остался в живых, но без последствий для здоровья не обошлось. Меньше всех досталось стрелку-радисту, и после некоторого времени, проведенного в лазарете, он вернулся в строй. Цветков особых телесных повреждений не получил, но сразу же после этого случая стал жаловаться на ухудшение зрения. Его сняли с летной работы и перевели на должность коменданта аэродрома. Штурман же изрядно покалечился и был вынужден уйти из авиации…

…Конечно, забыл я обо всякой настойке и, поскольку к тому времени техники уже освободили маслорадиаторы от заслонок, запустил моторы и полетел домой. Хотя той ночью мне уже не пришлось во второй раз идти на Либаву, отдохнуть у меня тоже не получилось. Перед глазами постоянно стояла увиденная мной ужасная картина, а когда сознанию все-таки удалось переключиться на другие мысли, настало утро. Меня вызвали в штаб и приказали везти в Палангу начальника штаба дивизии и инженера полка…

Не прошло и недели после этого случая, как до нас довели приказ, согласно которому И. И. Борзова перевели на должность заместителя начальника 4-го военно-морского авиационного училища, еще в 44-м году перебазированного из Казахстана в Крым. Вместо Борзова 1-й Гвардейский возглавил В. М. Кузнецов.

Наш новый командир в морской авиации был далеко не новичком. Окончив Ейское летное училище в 35-м, Василий Михайлович долгое время служил на Тихоокеанском флоте и попал на фронт в конце 43-го в качестве командира только что сформированного в составе ВВС Балтийского флота 51-го минно-торпедного полка, который, закончив подготовку, приступил к выполнению заданий в июле 44-го.

Месяц спустя случился скандал, не имеющий ничего общего с боевой работой, в результате которого виновника, то есть Василия Михайловича, понизили в должности до заместителя командира и перевели в 1-й Гвардейский. Вместо него с формулировкой «для передачи боевого опыта» к нашим коллегам-

торпедоносцам отправился Илья Неофитович Пономаренко, занимавший в нашем полку аналогичный пост.

Пришлось Кузнецову привыкать к новой обстановке и новым людям, что ему вполне удалось. Вместе со штурманом Виктором Бударагиным, оставшимся после гибели Евграфова без экипажа, он потопил несколько вражеских транспортов, за что и получил свою заслуженную Золотую звезду в мае 45-го.

Сравнивать Кузнецова с Борзовым – занятие весьма неблагодарное. Очень уж отличались друг от друга эти два человека. Даже внешне. Борзов худой был, а Кузнецов – наоборот, выглядел как спортсмен с плаката. Средний рост, широкие плечи, грудь колесом, мощные бицепсы, никакого намека на брюшко… Словом, настоящий атлет.

Зато Борзов волевой был, энергичный, уверенный в себе. Разнос с пристрастием мог устроить любому из нас, невзирая на звания и заслуги. Правда, это отнюдь не мешало ему оставаться довольно простым мужиком, старавшимся вникать в проблемы и заботы своих подчиненных.

Кузнецов же такой внутренней силой похвастать не мог и был немного замкнутым, я бы даже сказал, надменным. Зато в присутствии представительниц прекрасного пола он тут же превращался в обаятельного балагура и обходительного кавалера. Закоренелый холостяк, Василий Михайлович любил женщин, и они отвечали ему взаимностью.

Имелись у обоих командиров и некоторые вредные привычки. Сказать, что Борзов курил, – значит не сказать ничего. Редко когда расставался Иван Иванович с сигаретой. Закончилась одна, он тут же прикуривал от нее следующую. Кузнецов вообще не прикасался к табачным изделиям, не перенося их ни в каком виде, а вот меры в спиртном не знал. Если уж пил, что, правда, происходило нечасто, то, как говорится, до упора. За столом никогда долго не задерживался, грамм триста на грудь принял, и спать…

И Борзов, и Кузнецов были отличными пилотами, но в силу своего бескомпромиссного характера Иван Иванович летал намного более агрессивно, не боясь никаких нововведений в тактике и технике торпедных ударов. Именно он ввел в практику «свободной охоты» поиск цели на лунной дорожке, личным примером доказав всем нам возможность этого сложного и опасного приема. Кузнецов действовал гораздо осторожнее и, будучи командиром полка, если и водил на боевое задание группы, то старался переложить руководство ими на кого-нибудь из командиров эскадрилий, стараясь во время полета держаться поближе к истребителям прикрытия…

Как водится, перед отбытием к новому месту службы Борзов устроил прощальный банкет, но мне не довелось принять в нем участия. Незадолго перед этим между Иваном Ивановичем и мной произошел небольшой инцидент, причина которого за прошедшие с тех пор годы безвозвратно потерялась на задворках моей памяти. Он тогда здорово психанул и со зла отправил меня на полковой КДП (командно-диспетчерский пункт) руководить посадкой возвращавшихся с боевых заданий самолетов, причем именно на время организованной им пирушки.

Делать нечего, сижу возле радиостанции, жду. Вдруг звонок – командир приглашает на ужин. Но я же не могу покинуть свой пост – никого из офицеров, способных заменить меня на КДП, поблизости нет. Все уже сидят в столовой. А скоро начнут наши возвращаться, да еще и кто-то из штаба дивизии прилететь должен. Так я и не пошел на это мероприятие…

…В следующий раз я встретился с Иваном Ивановичем уже после войны. Случилось так, что мы столкнулись друг с другом в одном из рижских ресторанов. Сели, выпили, вспомнили былые времена, погибших и живых товарищей… В общем, уладили предыдущее досадное недоразумение…

…С уходом Борзова его верный товарищ Дима Котов остался без постоянного экипажа. В качестве штурмана полка летать с новым командиром должен был именно он, но за предшествовавшие описываемым событиям месяцы Кузнецов настолько сроднился с Витей Бударагиным, что не пожелал ничего менять в своем текущем положении. Правда, это никого не удивило. Во-первых, все мы, авиаторы, очень привязываемся к своему экипажу, по мере возможностей стараясь сохранить его первоначальный состав, а во-вторых, ни для кого не являлась секретом некоторая напряженность в личных отношениях между Василием Михайловичем и Котовым.

Уместно рассказать и о дальнейшей судьбе борзовской красной «семерки», единственного оставшегося в живых «Бостона» из тех самых двадцати пяти, принятых 1-м Гвардейским летом 43-го. Поначалу планировалось, что она перейдет «в наследство» Кузнецову. Но как раз в это самое время я только-только получил совершенно новенький «Бостон», в носовом отделении которого помещалась отлично оборудованная штурманская кабина с «родным» заводским остеклением, и Василий Михайлович на правах командира полка забрал себе этот самолет, как «не бывший в употреблении». Мне же досталась борзовская машина, и она, надо отдать ей должное, верой и правдой служила моему экипажу до самого конца войны. Конечно, переносить на нее свой прежний номер, как это обычно делалось в нашем полку, я не

стал из уважения к Ивану Ивановичу и, чтобы избежать путаницы во время групповых полетов, сменил свой воздушный позывной с «двойки» на «семерку»…

Тем временем появилась реальная возможность сделать нашу боевую работу более эффективной. Дело в том, что базирование в Паневежисе, несмотря на определенные удобства, не в полной мере отвечало требованиям ведения боевых действий минно-торпедной авиации. Ведь чтобы добраться от аэродрома до береговой черты, требовалось немногим менее полутора часов, что сильно осложняло вылеты по данным воздушной разведки. Еще бы, пока я выйду в район, в котором была обнаружена цель, ситуация может претерпеть значительные изменения.

Конфигурация линии фронта довольно долгое время не позволяла сделать нашу работу более удобной, и поэтому нам не оставалось ничего иного, как дожидаться лучших времен. Лишь после 28 января 45-го, когда наши войска взяли Мемель (Клайпеду), появилась возможность оборудовать аэродромы почти у самого балтийского побережья. В середине февраля 51-й полк перебрался в Палангу, а наш 1-й Гвардейский – в Грабштейн, небольшой населенный пункт южнее Мемеля.

Прощание с И. И. Борзовым. Сидят слева направо: 1-й – Котов Д. Д., 4-й – Борзов И. И., 5-й – Оганезов Г. З., 6-й – Меркулов В. А., 7-й – Иванов Н. Д. Январь 1945 г.

Правда, поначалу нам пришлось столкнуться с серьезными проблемами. Зима 45-го выдалась довольно теплой, и наш новый аэродром, представлявший собой обычную полевую площадку, «раскис», сделав невозможными групповые полеты. Хорошо, имелись в дивизии американские металлические сборные комплекты, позволявшие оборудовать взлетно-посадочную полосу практически на любом ровном месте. Конечно, земля высыхала не

так быстро, как хотелось, поэтому некоторое время приходилось взлетать, рассекая колесами воду. Ну ничего, привыкли.

Самолеты же за неимением леса разместились просто под открытым небом. Никаких капониров мы не делали, даже маскировочными сетками машины не накрывали. Расставили поэскадрильно, и все. Налетов немецкой авиации мы тогда уже не боялись – слишком мало ее осталось у противника, чтобы тот мог позволить себе атаковать наш аэродром. Надо сказать, этот на первый взгляд довольно беспечный расчет полностью оправдался – на новом месте базирования нас ни разу не побеспокоили с воздуха.

А вот 51-му полку, располагавшемуся гораздо ближе к линии фронта, пришлось поволноваться из-за немцев, неоднократно появлявшихся вблизи их аэродрома. Правда, противник атаковал совсем другие цели, но наши авиаторы не могли чувствовать себя в безопасности даже у себя дома, что не могло не сказаться на настроении личного состава. В конце концов, в начале марта 51-й полк перевели к нам, в Грабштейн.

Сам же населенный пункт, давший название нашему аэродрому, представлял собой несколько компактно расположенных хуторов, в которых жили немецкие крестьяне. Красивые каменные домики с шиферными крышами, аккуратно выстроившиеся по обеим сторонам заасфальтированной улицы… Одни побольше и побогаче, сразу видно, что зажиточной семье принадлежали, другие – поменьше и поскромнее, знать, народу попроще… Но выглядят все просто идеально, словно игрушечные. К каждому из них ведет выложенная камнем дорожка, окна приветливо сверкают вымытыми до блеска стеклами… Красота, да и только!

А зайдешь в любой дворик – все чисто, опрятно. Даже после самого продолжительного дождя здесь можно пройтись от домика к сараю, совершенно не замаравшись. Дело в том, что внутри двора также были проложены дорожки, соединяющие жилые постройки с хозяйственными помещениями. Нам же, выходцам из русских деревень, привыкшим весной и осенью топать по колено в грязи, признаюсь честно, такие организация и упорядоченность быта внушали восторг и уважение.

Не меньше удивления вызывал тот факт, что все домики, по крайней мере те, в которых мне довелось побывать лично, были электрифицированы. Небольшой одно– или двухцилиндровый движочек стоял, между прочим, в отдельном помещении, простой совсем, бескарбюраторный, и генератор соответствующий, дававший свет и в комнатах, и во дворах. Даже воду из колодцев электрические насосы качали. В иных дворах имелись и

трубопроводы, подававшие ее даже в помещения для скота…

Но самих обитателей Грабштейна нам увидеть не довелось. Все они без исключения, бросив нажитое годами добро, убежали вместе с отступавшими немецкими войсками. Даже скотину оставили. Коровы, овцы, свиньи – всей этой «бесхозной» живностью тут же занялись наши снабженцы. Большую часть отправили в тыл, как объяснили нам, на разведение, а остальной скот перешел в ведение нашего полкового повара, который не замедлил воспользоваться столь крупным везением для того, чтобы максимально улучшить наше меню.

Расквартировались же мы со всеми возможными удобствами. Каждая эскадрилья выбрала себе по хутору и принялась заселять брошенные хозяевами дома. Максимально комфортно разместился, как водится, летный состав. Летчики, штурманы и стрелки-радисты моей 2-й эскадрильи заняли огромный двухэтажный дом общей площадью около двухсот квадратных метров. Наиболее расторопным достались хозяйские койки, припасенные для членов многочисленного семейства, остальным же пришлось довольствоваться сделанными на скорую руку деревянными конструкциями, покрытыми соломой и брезентом. Я же, пользуясь правами командира, вдвоем с Гурьяновым, моим заместителем, расположился в уютной комнате на втором этаже, прихватив себе удобные кровати с пружинными матрацами.

Техники разместились с гораздо меньшим комфортом. Слишком уж много их было – около ста двадцати человек на эскадрилью, ведь за одним только самолетом закреплено трое человек – техник и двое мотористов. А есть еще специалисты по приборам, вооружению, обслуживающие всю эскадрилью. Жилых домов им, увы, не хватило, вот и пришлось селиться в больших сараях и других хозяйственных постройках, благо стараниями предусмотрительных немцев все они имели системы отопления.

С точки зрения расположения жилья относительно аэродрома трудно было бы найти какой-либо более удачный вариант, ведь их разделяли всего-навсего пятьсот метров, и главное – почти все это расстояние можно было пройти по асфальтированной дороге. Конечно, находясь в Грабштейне, мы пользовались услугами нашего автобуса лишь после возвращения из тяжелых вылетов, полностью выжимавших из нас все силы.

Отсутствие местных жителей хоть и придавало самой местности несколько унылый и заброшенный вид, заметно облегчало работу особиста, в ведении которого находилось обеспечение безопасности личного состава полка. Но предаваться беспечности было никак нельзя – по некоторым данным, в районе аэродрома наблюдались отдельные группировки немцев,

пытавшиеся пробраться к своим. Так что пришлось нам с первого же дня организовать круглосуточную охрану занятых нами помещений. Каждый вечер на дежурство заступала пара стрелков и стрелков-радистов, вооруженная автоматами. Мы же, ложась спать, клали рядом с собой заряженные пистолеты.

Однажды ночью меня разбудила автоматная очередь. Моментально вскакиваю с кровати, натягиваю штаны и, схватив оружие, сбегаю по лестнице на первый этаж. Остальные летчики и штурманы, как и я, поднятые с кроватей, быстро занимают оборонительные позиции возле окон. Каждый знает свое место, и поэтому все это происходит без излишних суеты и шума.

– Ваня, – спрашиваю Двойнишникова, дежурившего в ту ночь, – что случилось? Немцы?

– Там, за деревьями, мелькнула тень, – отвечает он, – вот я и дал по ней очередь для острастки…

Излишняя осторожность все-таки лучше излишней беспечности, поэтому в ту ночь никто так и не сомкнул глаз, ожидая нападения врага, но он так и не появился. Был ли это немецкий разведчик или бродячее животное, так и осталось неизвестным.

А вообще в районе нашего расположения часто звучали выстрелы, но это никак не было связано с боевыми действиями. Просто пальба по мишеням являлась нашим излюбленным развлечением, к которому я приобщился с первых же дней пребывания в полку. Ставили в ряд пустые бутылки или консервные банки, и давай по ним из пистолетов стрелять… Конечно, похвалялись друг перед другом, кто с более дальнего расстояния попадет в цель с первой пули. Тут же, при свидетелях, заключались пари, и через несколько минут победитель получал заслуженные поздравления, а проигравший – не менее заслуженные насмешки. Борзов небезосновательно считал стрельбу полезной для развития глазомера у летчиков и даже сам был не прочь поучаствовать в ней.

Но здесь, в Грабштейне, это нехитрое развлечение стало намного интереснее. Дело в том, что наши товарищи, роясь на чердаках занимаемых нами домов в поисках чего-нибудь, хоть издали похожего на матрац, обнаружили там аккуратно завернутые в газеты портреты Гитлера, Геринга, Геббельса и других идеологов национал-социализма.

– Сжечь всю эту нечисть к чертовой матери, – раздались гневные выкрики, перемежаемые нецензурной бранью.

И скорее всего, мы бы поступили именно так, но тут кто-то из собравшихся предложил более интересную идею:

– Нет, ребята. Давайте лучше по ним постреляем. А то по

банкам уже немного приелось…

Сказано – сделано. И вот я стою перед расставленными в шеренгу портретами. Выбрав в качестве мишени бесноватого фюрера, навожу на него пистолет. Целюсь в основание носа, прямо между глазами. «Война скоро кончится, – проносится в голове, – и совсем не так, как ты, мерзавец, предполагал». Задержав дыхание, нажимаю на спусковой крючок…

Март и апрель 45-го стали для балтийских авиаторов самым напряженным периодом Великой Отечественной. Во-первых, значительно увеличилось суммарное количество боевых вылетов, выполненных экипажами обоих минно-торпедных полков. Порой в один день приходилось дважды уходить на задание: в светлое время суток – с торпедой, в темное – с минами в район Либавы или, подвесив к торпедным держателям бомбы, – на Кенигсберг. Во-вторых, как я уже говорил, время «свободной охоты» безвозвратно ушло в прошлое, и теперь вылеты производились в основном по данным разведки, что почти всегда приводило к встрече с противником.

Конечно, такая нагрузка не могла не отразиться на нашем моральном и физическом состоянии. Люди становились более молчаливыми и замкнутыми, а некогда любимые всеми развлечения утрачивали свою привлекательность. Раньше, бывало, выходишь из столовой, а на стене уже боевой листок висит с поздравлениями по поводу только что одержанной победы. Обязательно остановишься, чтобы посмотреть. Рядом – карикатуры. Допустил кто-то серьезный «прокол», например, грубую посадку совершил или блуданул серьезно, обязательно нарисуют с перекошенной физиономией, выставив сие художество на всеобщее обозрение: знай, мол, Родина, своих «героев». Теперь же топаешь в казарму, опустив глаза вниз. И нет тебе никакого дела ни до боевых листков, ни до карикатур. Лишь бы до кровати добраться и отоспаться перед ночным полетом…

Между прочим, именно в это время у меня седина появилась. Может, она и раньше была, но я ее как-то не замечал. А тут стою перед зеркалом, бреюсь. Смотрю – а виски-то белые… «Да нет, – думаю, – не может быть! Показалось!»

– Коля, – позвал я своего штурмана, сидевшего неподалеку, – посмотри-ка, что это у меня…

– Седеешь, командир, – ответил он. А ведь мне совсем недавно исполнилось двадцать три года…

Разгрузить бы людей хоть немного… Но увы, не получается. Молодежь ночью на задание никак не пошлешь – навыки пилотирования не позволяют. Они ведь только и умеют, что взлетать да садиться. Одним словом, летчики чистого неба. Вот и

приходилось гонять «стариков» по два раза в сутки. Хоть и недалеко лететь – всего два часа туда и обратно, но все равно устаешь до предела. А на следующий день – опять на задание. Дошло до того, что у меня, например, появилась дрожь в руках. Сидишь, допустим, в столовой, а ложка вдруг ни с того ни с сего начинает в пальцах плясать. Правда, вскоре успокаиваешься, но все равно приятного мало…

Неудивительно, что события тех двух месяцев запомнились мне только в общих чертах. Взлет, выход к цели, атака, возвращение домой, посадка, сон, ночной полет, сон… Вскоре все повторяется вновь… Поэтому ниже я расскажу лишь о том немногом, что намертво врезалось в мою память…

До Победы – немногим меньше двух месяцев, но они стоили нам огромных потерь. Молодые ребята, едва ставшие на крыло, летчики и штурманы, совсем недавно переведенные с Тихоокеанского флота, вчерашние инструктора, под занавес войны всеми правдами и неправдами вырвавшиеся на фронт… Жестокая фронтовая судьба не щадила никого. Тончайшие нити человеческих жизней обрывались одна за другой, оставляя в сердцах живых кровоточащие раны…

Василий Меркулов был крепким коренастым мужиком, в каждом движении которого сквозила недюжинная физическая сила. Именно про таких говорят – настоящий богатырь. На первый взгляд его серьезное и немного флегматичное выражение лица могло показаться незнакомому с ним человеку слишком суровым, но это весьма обманчивое впечатление. При ближайшем рассмотрении становилось понятно, что Вася – очень добродушный и веселый человек, как, впрочем, и большинство силачей.

Родившийся в 1912 году в крестьянской семье, Меркулов пришел в авиацию в более зрелом возрасте, чем многие из нас, и, окончив летное училище в двадцать пять лет, получил направление на Северный флот. Во время войны его перевели к нам на Балтику. С первых же дней своего пребывания в 1-м Гвардейском Василий зарекомендовал себя умелым воздушным бойцом, став одним из лучших летчиков полка. Своими боевыми заслугами он заслужил Золотую звезду, но описанная ранее история с автобусом вычеркнула его из списка награжденных. Из всей нашей компании, где на каждого приходилась равная доля вины, Вася пострадал больше всех. Тем не менее он совершенно не озлобился и внешне не утратил своего обычного оптимизма, но о том, что творилось в его душе, можно было лишь догадываться…

Вообще же Меркулов был компанейским мужиком,

принимавшим участие практически во всех наших развлечениях. Мог и в картишки перекинуться, и по банкам из пистолета пострелять, но больше всего ему нравилось париться в бане. В этом деле Василию практически не было равных, и никто не мог продержаться там столько же, сколько он.

Помню, в Паневежисе мы свели знакомство с одной хозяйкой, жившей на хуторе недалеко от аэродрома. Принесем ей бензина или денег заплатим, она нам баньку приготовит, а как выйдем оттуда, еще и ведро домашнего пива принесет, вкусного такого, хорошего.

Вася посидит немного, чтобы дать нам возможность попариться, затем как начнет водой на каменную печку плескать… Пар глаза застилает, дышать тяжело… А он еще жару поддаст, на полку заберется и веником себя хлещет. Мы все уже ушли оттуда, а он все еще лежит, парится. Потом выскочит на улицу – и прямо в снег… Закаленный был мужик…

Спиртным Вася особо не увлекался. Выпить, конечно, мог, но только с компанией. Причем доза алкоголя, которая любого из нас довела бы до состояния полной невменяемости, не могла причинить Васе никаких неприятностей. Зная это, он иногда мог подшутить над нами. Однажды взял стакан спирта и выпил его залпом, даже не глотая, просто залил его в рот, как в воронку. И хоть бы что ему, сидит, улыбается. Затем обвел нас насмешливым взглядом: «А вам слабо, пацаны?!» Я, приняв вызов, полстакана себе налил и – захлебнулся… Смеху, конечно, было…

Штурман Алексей Рензаев, назначенный в экипаж Меркулова, был полной противоположностью своего командира. Слишком серьезный, даже немного мрачноватый, Алексей держался несколько поодаль от остальных товарищей, редко принимая участие в общих развлечениях. Правда, его особо и не звали – Рензаев был очень острым на язык и никогда не упускал возможности зло высмеять кого-нибудь. С другой стороны, он и самого себя мог раскритиковать в пух и прах, что порой имело место на разборах полетов. Даже победная атака собственного экипажа вполне могла удостоиться его язвительных комментариев…

19 марта 45-го. В тот день я не участвовал в полетах, но несколько моих экипажей с утра вышли на боевое задание в составе группы, руководимой Меркуловым. Обнаружив конвой, они атаковали его, но, увы, безрезультатно. Плотный зенитный огонь вынудил сбросить торпеды с более дальних дистанций, благодаря чему атакованные суда сумели увернуться. Огорченные неудачей экипажи молча собирались возле КП…

– Да ты же торпеду слишком далеко швырнул! – резко

прервал доклад Меркулова Рензаев, буквально на днях получивший Золотую звезду. – Струсил! Так и скажи!

Это обвинение грянуло как гром среди ясного неба, заставив собравшихся потерять дар речи. Все знали Меркулова как храброго бойца и были глубоко возмущены такими словами…

– Хорошо, – медленно проговорил Василий, немигающим взглядом впившись в лицо своего штурмана, – я, трус, покажу тебе, Герою, как надо атаковать! – И, повернувшись к Кузнецову, сказал: – Товарищ командир, скоро полетит еще одна группа. Ее поведу я.

– Но сегодня ты уже…

– Товарищ командир, – перебил Меркулов, – на задание пойду я…

На этот раз целью стал конвой в составе шести транспортов, охраняемых девятью сторожевыми кораблями и тремя сторожевыми катерами. Отличная видимость дала немцам возможность, издали заметив наших товарищей, загодя подготовиться к их встрече…

Отдав приказ ведомым атаковать головные транспорт и сторожевик, Меркулов выбрал самый большой транспорт, находившийся в середине конвоя, и начал сближение. Немцы поставили на пути самолета завесу плотного зенитного огня, сквозь которую стал продираться Вася… Вдруг за левым мотором его «Бостона» потянулся зловещий шлейф черного дыма, из-под которого вскоре показалось и пламя. С каждой секундой оно разгоралось все сильнее и сильнее, вплотную подбираясь к кабине пилота… Подбили…

А самолет тем временем продолжает лететь прежним курсом. У всех ведомых, находившихся поблизости, перехватило дыхание: «Значит, командир еще жив!» Но сколько ему еще осталось, ведь, судя по всему, сбить пламя Меркулову не удастся. Да он и не делает для этого ни малейшей попытки… Невероятно тяжело наблюдать последние секунды жизни боевого товарища, будучи не в силах помочь ему…

До транспорта остается около восьмисот метров. В этот момент из огненного факела горящего самолета вываливается серебристая сигара торпеды. Она, нырнув под воду, берет курс на вражеский транспорт. К нему же продолжает нестись и охваченная пламенем машина Меркулова, постепенно теряя высоту. Стало понятно, что пилот решил идти на таран… Чтобы наверняка…

В гибель опытного экипажа, особенно почти перед самым концом войны, никак не хотелось верить. «Что же все-таки произошло? Где же ошибся один из лучших балтийских

торпедоносцев?» – каждый из нас не раз задавал себе подобные вопросы, делясь своими мыслями с товарищами.

– Ребята! – вдруг вспомнил кто-то. – Я сам видел, как он перед этим полетом стакан спирта выпил…

Может, это и стало главной причиной трагедии, алкоголь ведь, как известно, снижает реакцию. А может, просто не повезло. На войне от смерти никто не застрахован… Но как бы то ни было, я абсолютно убежден: роковой удар, погубивший Василия, нанесли не вражеские зенитчики, а незаслуженное оскорбление, брошенное сгоряча своим собственным штурманом. Слово – великая сила… Оно ведь может подарить надежду обреченному на смерть, пробудив в нем силы для дальнейшей борьбы… А может и нанести смертельную рану…

Точно так же навсегда останется тайной вопрос, вызывающий наиболее ожесточенные дискуссии историков, – совершил ли экипаж Меркулова так называемый огненный таран или нет? Даже рассказы непосредственных участников этого боя, наблюдавших последние мгновения жизни своего командира, существенно отличаются. Одни утверждали, что Василий все-таки врезался в этот злосчастный транспорт, тем самым потопив его. Другие не менее уверенно заявляли, что краснозвездный «Бостон» рухнул в воду в сотне метров от цели, отправленной на дно метко сброшенной им же торпедой.

Но так или иначе, экипаж совершил подвиг, заслуживавший самой высокой награды. Увы, в этом отношении справедливость торжествует далеко не всегда, и Меркулову так и не присвоили звание Героя Советского Союза… Даже посмертно…

Точно так же произошло и с экипажем Виктора Носова из 51-го минно-торпедного полка, совершившим огненный таран за месяц до гибели Меркулова. Молодые ребята, совсем недавно прибывшие на фронт, в своем последнем полете исполняли обязанности топ-мачтовиков. Их самолет был подбит почти перед самой атакой, и пилот, не сбрасывая бомб, направил свою горящую машину прямо на вражеский транспорт, отправив его на дно…

Насколько я помню, это подтвердили все очевидцы, но… Где-то в высоких штабах что-то не срослось, и Золотую звезду экипаж так и не получил. Справедливость была восстановлена лишь в 1998-м, когда Виктору Носову и его товарищам, а также Василию Меркулову присвоили звание Героя России…

История Великой Отечественной знает множество огненных таранов, которые сегодня, увы, принято считать пропагандистской выдумкой. «Как же так? – думают некоторые люди. – Не попытаться спасти себя и своих товарищей? Своей

собственной рукой направить горящую машину навстречу смерти? Это же самоубийство! Я бы не смог пойти на такое, а поскольку все люди одинаковы, значит, не смогли и они. Рухнул подбитый самолет на врага, а то и просто где-нибудь поблизости. А таран потом придумали… Задним числом…» Наверное, подобные случаи могли иметь место. Это невозможно отрицать. Точно так же, как и невозможно отрицать действительно совершенные огненные тараны, а их история нашей авиации знала достаточно.

Как рассуждал и о чем думал тот или иной экипаж в последние мгновения своей жизни, узнать невозможно. Да и вообще те считаные доли секунды, отпущенные судьбой для принятия окончательного решения, вряд ли располагали к долгим рассуждениям. Поэтому предлагаю читателям свою версию: скорее всего, опытный пилот, составлявший со своей машиной единое целое, почувствовал, что ей нанесены смертельные ранения. Иначе, думается мне, он попытался бы дотянуть до своих или, по крайней мере, отойти подальше от врага, чтобы воспользоваться парашютами. Жить-то, как ни крути, все равно хочется. А вот если шансов на спасение нет, остается лишь одно – подороже продать свою жизнь…

Для морской авиации это еще более верно, ведь чтобы добраться до спасительной суши, необходимо преодолеть достаточно большое расстояние, если, конечно, повезет сбить пламя. Иначе остается выбирать – сгореть заживо или замерзнуть в ледяной воде. Такая вот ужасная альтернатива. Вполне вероятно, именно поэтому и шли торпедоносцы на огненный таран…

Внимательный читатель вспомнит, что перед решающим для меня полетом, восстановившим мое доброе имя, мы твердо решили: если не попадем торпедой, будем таранить врага своим самолетом. Но это был случай из ряда вон выходящий. Здесь речь шла о чести экипажа. А без нее никак! Лучше честно умереть, чем жить с позором – таков непреложный закон фронтовой жизни… К счастью, мне не пришлось проверить на практике свою готовность выполнить задуманное…

Другой вопрос, какие повреждения может нанести вражескому кораблю врезавшийся в него самолет… Вот здесь все совсем не так просто, как выглядит в газетных статьях. Потопить таким способом большой боевой корабль в свете полученных мной в послевоенное время знаний о его устройстве представляется маловероятным. Пожар на палубе, конечно, будет, ведь даже с учетом расхода топлива по пути к цели в баках торпедоносца останется еще около пятисот галлонов

высокооктанового бензина. А вот борт пробить вряд ли удастся…

Транспорт в этом отношении попроще, и шансы отправить его на дно таранным ударом значительно выше. Обшивка одинарная, да и не рассчитана она на такое. Но и тут возможны варианты. Насколько огнеопасен груз, находящийся внутри, удастся ли экипажу вовремя потушить огонь… В общем, у большого транспорта есть все шансы побороться за живучесть…

Но все это никоим образом не умаляет подвига авиаторов, совершивших огненный таран. Именно благодаря таким сильным духом ребятам, способным на самопожертвование, наша страна и победила в той ужасной войне…

Со времени моего первого крейсерского полета тактика минно-торпедной авиации претерпела довольно значительные изменения, эволюционировав от индивидуальных атак отдельных экипажей до групповых ударов несколькими звеньями, состоящими из четырех самолетов. Правда, в последнем случае все наши «Бостоны» заходили на цель с одной стороны, что существенно упрощало жизнь врагу, облегчая ему выполнение маневра. Это, в свою очередь, не давало нам успокаиваться на достигнутом, заставляя изобретать новые тактические приемы…

Утром 22 марта воздушная разведка доложила о большом конвое из восьми транспортов, шедших двухкильватерным строем в сопровождении трех сторожевых кораблей и двух тральщиков. В штабе дивизии приняли решение атаковать его силами двух полков, причем впервые на Балтике торпедно-бомбовые удары должны были наноситься одновременно с обоих бортов.

– Твои две четверки, – ставит мне задачу командир полка, – заходят с юго-востока. Звено Башаева из 51-го полка – с севера. До вылета еще час, так что внимательно проработай со своим штурманом маршрут, так, чтобы ударить по врагу точно в назначенное время. Сможешь сделать это – избежишь лишних потерь. Сам понимаешь…

Внимательно вглядываюсь в лица летчиков и штурманов моей группы, собравшихся на предполетный инструктаж. Многие из них едва достигли двадцати и имеют на своем счету не более десяти боевых заданий. Они буквально поедают меня глазами, стараясь не упустить ни одного моего слова.

Лейтенант Солдатенко. Хотя этот летчик совсем недавно прибыл в полк, назвать его молодым можно лишь весьма условно – он примерно моего возраста. Серьезный такой парень, рассудительный. Свой путь в авиации Солдатенко начал в качестве техника самолета, но затем сумел добиться перевода в летное училище. В смысле теоретической подготовки и особенно знания устройства крылатой машины, а также ее систем и

механизмов он был на голову выше всех своих однокашников, что, впрочем, совершенно неудивительно. Техники – они ребята грамотные, приученные относиться к самолету с должным уважением.

Даже беглого знакомства мне с лихвой хватило, чтобы проникнуться к Солдатенко искренней симпатией, которая переросла в настоящее уважение после первого же провозного полета на «спарке». Я сам был инструктором и прекрасно знал, какими навыками пилотирования обладают ребята, имевшие на своем счету немногим более тридцати учебных часов на боевой машине… Но этот парень… Редко кому, по крайней мере из тех, с кем мне доводилось тогда встречаться, удавалось выжать из этого довольно скромного даже по тем временам налета столь многое. «Он – прирожденный пилот, – таковым оказался вердикт, вынесенный мной после того, как «спарка» заняла свое законное место на аэродроме, – и если ему повезет уцелеть в первых боевых вылетах, он еще покажет себя…»

Обычно молодежь начинала воевать в качестве топ-мачтовиков, неся при этом огромные потери. Честно скажу, у нас, торпедоносцев, шансов уцелеть было значительно больше – расстояние до атакованного судна при наличии определенных навыков все-таки позволяло хоть немного, но отвернуть в сторону. Они же, топ-мачтовики, гарантированно проходили над палубой, что значительно увеличивало их шансы быть сбитыми.

Выпускать только что прибывшие молодые экипажи с торпедами? Да, потери бы, скорее всего, уменьшились… Да вот только эффективность атак упала бы до неприемлемо низкой величины. Никак не смогли бы не имеющие должной подготовки ребята в предельно сжатой во времени обстановке боя правильно прицелиться и в нужный момент сбросить свои стальные «сигары». Дать им больше времени для подготовки не позволяла предельная напряженность боевой работы. И ладно держались бы люди подольше… А так – один экипаж не вернулся, другой… Глядишь – и летать некому. Вот и приходилось посылать пацанов буквально на убой…

А вот Солдатенко летал намного лучше остальных, поэтому я и решил взять его своим ведомым, отдав приказ подвесить к его самолету торпеду. Кузнецов против моей инициативы не возразил.

– Считаешь, что справится, – согласился он, выслушав меня, – бери его с собой…

Неподалеку друг от друга сидят двое летчиков-топ-мачтовиков. Фамилию одного из них я, к сожалению, никак не могу вспомнить… Второй – младший лейтенант Васин. Этот

невысокий крепкий парнишка обладал очень цепким характером, благодаря которому буквально на лету осваивал все премудрости боевой работы. Он пришел в полк в конце 44-го и к моменту описываемых событий успел принять участие в групповых атаках, порой возвращаясь домой на изрядно потрепанном самолете. Надо сказать, фронтовая судьба оказалась благосклонной к Васину, позволив ему дожить до конца войны, совершив около тридцати боевых вылетов, примерно треть из которых – в качестве топ-мачтовика.

Для укомплектования второй четверки нашего полка пришлось позаимствовать экипажи 1-й эскадрильи. По-моему, оба торпедоносца. Из состава этого звена мне запомнилась только фамилия одного молодого пилота, начавшего свой боевой путь вместе с Васиным, – младшего лейтенанта Ковалева…

Инструктаж окончен, и все летчики и штурманы стали расходиться к своим машинам. Я подозвал к себе Солдатенко и еще раз напомнил ему:

– Смотри за мной в оба! Куда я – туда и ты! Во время атаки идешь в ста метрах сзади меня. Я торпеду сбросил – и ты сразу же бросай! Не мешкай. Цель у нас одна на двоих будет, так что чья торпеда в нее попадет – неважно. Запишем на двоих. Будь внимательным. Оторвешься – схарчат к чертовой матери и имени не спросят!

– Понял, командир, – спокойно ответил он…

Иду к своему самолету. Ласковое весеннее солнце мягким теплом касается моих щек, свежий ветер легонько поигрывает моими волосами… Немного задерживаюсь, чтобы торопливо прикурить сигарету. Неожиданно вспомнился довольно смешной, хотя и несколько похабный анекдот, услышанный мной на днях, которым я никак не могу не поделиться с товарищами. Их смех поневоле заражает и меня, заставляя улыбнуться.

А вот и моя «семерка». Иван Пичугин докладывает о ее готовности к полету, но я слушаю его немного рассеянно. «Здравствуй, мой крылатый товарищ», – мысленно обращаюсь я к машине и, повинуясь внезапно нахлынувшему порыву, прикладываю ладонь к направленной вниз лопасти правого винта, как будто пожимаю руку старому другу. Несколько мгновений мы безмолвно смотрим друг на друга…

– Командир, – внезапно вклинился в мои переживания взволнованный голос Пичугина, – что-то случилось?

– Да нет, – отвечаю, – все нормально. Просто винт потрогал. – Я никому не рассказывал, что отношусь к самолету, как к живому существу. Это – наше с ним личное дело, касающееся лишь нас обоих.

Усаживаюсь в кресло и потуже затягиваю привязные ремни, после чего начинаю радиоперекличку, по очереди вызывая каждого из своих ведомых. «К полету готов!» – следует серия однотипных докладов. Убедившись в хорошей работе связи, запускаю моторы. Их громкий раскатистый рев, как обычно, успокаивает меня, полностью погрузив в заученную до автоматизма последовательность взлетных действий…

– «Семерка», вас вижу, – выходит на связь командир истребителей прикрытия 21-го полка, – начинаем работать.

– Понял. Идем к цели… – аккуратно, чтобы не рассыпать строй группы, поворачиваю штурвал…

– Слушай, командир, – эти слова, прозвучавшие в самом начале полета, неизменно предвещают очередную байку из бесконечного арсенала Иванова. И точно: – Мне вот недавно такую историю рассказали, не поверишь…

В который раз благодарю судьбу за то, что рядом со мной именно такой человек. Конечно, за его внешней веселостью скрываются не менее тяжелые переживания, чем у меня или любого другого солдата той ужасной войны, и я прекрасно понимаю, что это балагурство – совсем не от собственного прекрасного настроения. Просто своеобразная реакция на приближающуюся смертельную опасность. Рассмешил товарищей по экипажу, увлек их своем пением – и самому на душе полегчало. Да и нам, кстати, не меньше…

– Командир, – внезапно прерывает Коля очередную песню, – выходим в район поиска. Наш конвой должен быть где-то спереди-справа.

Искрятся мириадами солнечных зайчиков серые морские волны. Глаза до боли впиваются в линию горизонта, внимательно прощупывая ее буквально миллиметр за миллиметром. И вот наконец обнаруживается цепочка темных продолговатых линий. Это и есть наша цель. Сразу же увожу своих подопечных влево. Группа Башаева уходит вправо. Теперь все наши действия должны быть четкими и согласованными. Лишь тогда мы сможем сойтись точно над целью.

Прошло еще совсем немного времени, и мы уже летим параллельно конвою на расстоянии около восьми километров от него. Спереди и сзади – корабли охранения, их тяжело спутать с эскортируемыми ими судами. Посередине восемь продолговатых узких полосок – это транспорты. Они идут двумя кильватерными линиями, смещенными друг относительно друга по диагонали, наподобие шашек. Так им гораздо удобнее вести согласованный зенитный огонь.

– Первое звено! – вызываю по радио трех своих ведомых. –

Головной транспорт наш! Второе звено выбирает цель самостоятельно! Атакуем!

Поворачиваю направо и начинаю пологое снижение. Пара моих топ-мачтовиков на полном газу проскакивает вперед. Мы же так и продолжаем идти на малой скорости. Разгоняться свыше трехсот двадцати километров в час нам никак нельзя – нарушение режима сброса торпеды совершенно недопустимо.

Сразу же перевожу моторы на обогащенную смесь, чтобы побыстрее разогнать машину после сброса торпеды, и включаю противопожарную систему, заполняющую свободное пространство бензобаков и обдувающую цилиндры двигателей инертным газом. Если получу от врага соответствующее «вознаграждение», есть определенный шанс предотвратить пожар. Система эта не перекрывалась и после активации работала до полного израсходования газа. Насколько я помню, его хватало минут на двадцать, как раз на то, чтобы выполнить атаку и подальше уйти от врага. Между прочим, хорошая штука. Вполне вероятно, именно она спасла мою жизнь в мае 44-го, когда в мой левый мотор угодил зенитный снаряд.

Почти одновременно вспыхивают первые, слава богу, довольно разрозненные облачка крупнокалиберных снарядов. «Слишком уж редкие они, чтобы до меня дотянуться», – пытаюсь успокоить сам себя. Но я уже далеко не первый раз хожу в атаку и знаю, что это – всего лишь начало.

– Пять километров до цели! – напоминает Иванов.

Вот сейчас расчеты зенитных автоматов заканчивают последние приготовления. Вот сейчас… Сейчас… Словно проснувшийся после векового молчания вулкан, заговорит их смертоносное оружие. Тревожное ожидание неизбежного стальными тисками сдавливает сердце. Широко открытые глаза, на мгновение оторвавшись от выбранной впереди «моего» транспорта точки упреждения, быстро пробегают по небесному пространству. «Неужели они нас еще не заметили?!» – просыпается слабая надежда. Конечно, днем, да еще и при хорошей погоде, такое разгильдяйство немецких наблюдателей совершенно невероятно, но… как же хочется порой хоть на мгновение поверить в невозможное…

Внезапно (несмотря ни на какие ожидания, это всегда происходит внезапно) небо буквально вспыхивает зловещим фейерверком. Самолет практически моментально оказался в окружении дымных шапок разрывов, слегка подбрасывавших его из стороны в сторону, осыпая градом осколков. Отовсюду замелькали огненные кометы трасс, сплетаясь над моей головой в причудливые сети… Это заработали автоматы – главный враг

торпедоносцев. Страшно подумать, сколько наших товарищей отправили они на морское дно…

В это же время крупнокалиберные орудия продолжают вести заградительный огонь. Но теперь они бьют по морской поверхности, ставя на ней водяные столбы высотой около двадцати метров. А если на палубе транспорта находятся немецкие танки или обычные полевые пушки, то они также долбят по нам…

Кажется, море и небо, две всесильные стихии, временами неразличимо сливавшиеся воедино, сговорились любой ценой уничтожить нарушившую их покой ничтожно маленькую песчинку – мой самолет. В этой головокружительной круговерти порой вообще перестаешь понимать, жив ты или нет. «Бросай ее к чертям! – бьется в истерике жажда жизни. – Уходи в сторону!! Спасайся!!!» Лишь предельным усилием воли удается сфокусироваться на стремительно увеличивающемся в размерах темном силуэте вражеского транспорта, легкими скользящими маневрами пытаясь обойти самые опасные «созвездия» разрывов. «Слишком плотный огонь, – предельно ясно осознаю я, – перескакивать через палубу нельзя! Наверняка снимут! Значит, пройду за кормой. Другого выхода нет!»

А транспорт словно никуда и не торопится, не выказывая совершенно никаких признаков движения. Даже пенных бурунов за кормой совсем не видно. Правильно ли я взял упреждение… или нет? Скоро узнаем. Большой палец правой руки нервно подрагивает на кнопке сброса. Как же хочется побыстрее надавить на нее изо всех сил! Рано! Рано еще! Нельзя давать врагу ни малейшего шанса, а там – будь что будет…

Наконец время пришло. Всем телом чувствую, как воспрянула духом машина, избавившаяся от тяжелого груза, а вместе с ней – и я. Теперь ничто не связывает меня в маневре! Еще не успела приводниться торпеда, как правая нога почти до упора ушла вперед, а левая рука заученным движением дала левому мотору полный газ, создавая скольжение в правую сторону. При этом практически одновременно поворачиваю штурвал налево (иначе машина, перевернувшись через правое крыло, рухнет вниз) и немного отдаю его от себя, чтобы как можно ниже прижаться к воде…

Самолет, скрипя всеми своими костями и суставами, проскакивает за кормой атакованного транспорта, опустившись ниже его палубы. Выравниваю направление полета. И вовремя… Там, где в следующие мгновения должен был оказаться мой «Бостон», пронеслась огненная трасса… Успел. Тут же резко бросаю самолет влево… Так зигзагом и уходишь от цели… При

этом любая, даже мало-мальски ничтожная ошибка может оказаться фатальной. Самолет-то ведь летит не выше десяти метров над морем, чуть ли не цепляясь винтами за воду…

– Ваня, – вызываю Федоренко сразу же после того, как машина выскочила из опасной зоны, – Солдатенко на месте?

Несколько секунд, в течение которых мой стрелок-радист оглядывает заднюю полусферу, кажутся для меня вечностью.

– Здесь он, командир, – прозвучал вскоре радостный голос Ивана, – метрах в ста за нами…

Это краткое сообщение стало, наверное, самым радостным событием этого дня…

…Однажды, уже после войны, ко мне подошел молодой летчик.

– Товарищ командир, – попросил он, – покажите, пожалуйста, как вы выходили из боя после сброса торпед.

Сначала я отшучивался от него: «Подрастешь, мол, потом покажу!» Но парень проявил завидную настойчивость, заставившую меня уступить. И вот во время учебно-тренировочного полета на «спарке» я опустился на тридцать метров и начал «демонстрацию». А руки-то несколько поотвыкли от таких маневров, да и нервы тоже… В общем, бросил машину в сторону, как многократно делал это во время войны… И сам испугался своих действий… А ведь всего пару лет назад… В общем, еле удержал машину в руках…

– Видел? – спросил я после посадки.

– Видел, товарищ командир, – ответил он.

– Только сам так не пробуй делать. Упадешь…

…Теперь остается лишь вновь собрать свою группу и повести ее домой. Задача, между прочим, не такая простая, как может показаться на первый взгляд. Ведь в горячке боя каждому экипажу приходится выкручиваться самостоятельно, поэтому говорить о согласованном выходе группы из атаки не приходится. Выскочил впопыхах, а потом начинаешь осматриваться по сторонам. Увидел кого-то – хорошо. Пристроился к нему и уже вместе ищешь остальных. Кто ведущий, кто ведомый – неважно. Потом разберемся. Главное, чтобы все нашлись.

К сожалению, в тот день мы недосчитались одной машины. Сразу же на душе стало как-то неуютно и тоскливо. Тягостное ощущение случившейся беды свинцовой тяжестью легло на сердце. Конечно, всегда остается надежда на то, что экипаж просто слишком далеко оторвался от остальных и ему удастся, пройдя незамеченным вражескими истребителями, вернуться домой. Именно в этом каждый из нас пытается убедить себя всю обратную дорогу. Но увы… При разборе полета выяснилось, что

экипаж младшего лейтенанта Ковалева погиб, сбитый корабельными зенитками…

Наконец мы дома. Поставив свои самолеты на места, постепенно собираемся возле полкового КП. Вылет оказался для нас очень успешным – потоплены два транспорта и сторожевой корабль. Но радостных возгласов и сбивчивого, через край наполненного эмоциями обмена впечатлениями совсем не слышно. Сказывается горечь понесенной потери и накопленная за все предыдущие дни усталость.

А вот и Солдатенко со своим штурманом. Сегодня они отлично справились с заданием, ставшим для них настоящим боевым крещением.

– Ну что, – спрашиваю я у Солдатенко, – рассказывай, что видел!

– Нечего, товарищ командир, – спокойно говорит он, – только ваш самолет. Я вот только не понял, вы же говорили, что бить будут – мало не покажется… А ведь они почти и не стреляли…

– Не стреляли?! – со всех сторон раздались удивленные возгласы.

– Потом к самолету своему подойдешь, дырки на нем посчитаешь, – улыбнувшись, отвечаю своему ведомому. – А так – молодец! Все правильно сделал.

Между прочим, подобные случаи нередко встречаются в практике боевых действий. «Ухватился» изо всех сил молодой пилот за хвост своего ведущего, а все остальное вообще не замечает. И это – абсолютно нормально. Ведь главные задачи первого боевого вылета – удержаться за командиром, выполнить атаку и, самое важное, остаться в живых – он успешно выполнил. А все остальное придет с опытом. Обязательно придет…

Не прошло и нескольких часов после нашего возвращения, как меня и Иванова срочно вызвали в штаб дивизии. Поскольку такое происходило нечасто, мы с Колей всю дорогу перебирали всевозможные варианты, пытаясь выяснить, что же хотят от нас в столь высокой инстанции, но так и не смогли однозначно прийти к какому-то единому мнению.

– Наверное, на разведку пошлют, – предположил я.

– Да не должны, – резонно возразил Коля, – мы же только вернулись…

Заходим в штабное помещение и сразу же по всей форме докладываем о своем прибытии. Командир дивизии М. А. Курочкин приглашает нас подойти поближе к большому столу с разложенной на нем картой, вокруг которой сидят несколько старших по званию офицеров. И только в этот момент я замечаю стоящих рядом ведущего группы 51-го полка Башаева и его

штурмана.

– Я вот для чего вызвал вас, – начал комдив. – Судя по докладам, ваши экипажи атаковали один и тот же транспорт. И оба его потопили. Так что давайте разбираться, кому победу записывать. Шишков, что скажешь? – спокойно спросил он.

Тут я вспомнил, что, уходя от конвоя, близко разминулся с «Бостоном», направлявшимся мне навстречу: «Вот, значит, кто это был!»

– Товарищ командир дивизии, – отвечаю без малейших колебаний, – точно установить, чья торпеда попала в цель, невозможно. Поэтому я не буду возражать, если этот транспорт запишут 51-му полку.

После меня то же самое почти слово в слово, с разницей лишь в номере воинской части, повторил и Башаев.

– Ваше мнение мне понятно, – возразил Курочкин, – но наобум святых такие вопросы не решаются. Давайте-ка посмотрим в записи штурманов. Там же точно должно быть зафиксировано время сброса обеих торпед. Вот и решим вопрос.

Оказалось, мой экипаж опередил Башаева не более чем на полторы минуты.

– У меня время точное, – уверенно заявил Иванов, – по Москве проверял…

В итоге этот транспорт все-таки отдали нам…

Вряд ли я сильно погрешу против истины, если скажу, что самыми опасными противниками торпедоносцев были боевые корабли. Маневренные, хорошо оснащенные зенитными автоматами, они, прикрывая свои конвои, всегда встречали нас плотным заградительным огнем, заставляя наши самолеты буквально проходить сквозь него. Правда, задача атаковать непосредственно корабли охранения нам никогда не ставилась, нашей главной целью являлись сопровождаемые ими транспортные суда. Поэтому, если позволяла ситуация, мы старались сблизиться с неприятелем, держась как можно дальше от его эскорта, состоявшего в основном из сторожевиков, тральщиков и эсминцев, наличие и количество которых не являлось величиной постоянной и в похожих ситуациях могло отличаться весьма существенно. А вот такие «морские чудовища», как тяжелые крейсера, нам вообще никогда не встречались. Но однажды…

– Получен приказ утопить «Лютцов» и «Принц Ойген». Наша пехота к морю вышла, а эти крейсера по ней долбят всеми калибрами, – вызвав меня на КП, сообщил Кузнецов. – Вокруг каждого из них – целая свита эсминцев и сторожевиков. И они тоже бьют по пехоте из всего, что у них есть… – Здесь командир

немного помолчал, а затем продолжил: – По данным разведки, оба крейсера сейчас находятся в Данцигской бухте. Штаб авиации флота решил нанести по ним удар. Вначале пойдут «пешки», за ними 51-й полк и мы. Для выполнения задачи приказано задействовать все готовые к полетам «Бостоны». Экипажи 1-го Гвардейского поведешь ты…

Эта новость буквально сбила меня с ног. Мысли и чувства, словно сухие осенние листья, захваченные ветром, тут же завертелись в хаотичной круговерти извечной борьбы человеческих страстей. «Собьют к чертям и имени не спросят…» «Но я же солдат… И должен выполнять приказ…» «Вот и все… Отлетался…» «Чему бывать – того не миновать! Мне и так слишком долго везло!» «А ведь до Победы совсем немного!» «Я ничем не лучше своих погибших друзей! Коли Соловьева… Коли Шарыгина… Феди Шипова… Да и любого пехотинца! Все они хотели жить не меньше моего…»

Последний довод здорово качнул весы в сторону смирения с неизбежностью, и вскоре способность здраво рассуждать снова вернулась ко мне, заставив посмотреть на ситуацию несколько с другой стороны: «Ведь приказано атаковать всем полком, значит, вся ответственность полностью на плечах ведущего. Кузнецов понимает это и хочет переложить ее на меня! Понятно, что крейсера эти мы все равно не потопим, просто через заградительный огонь не прорвемся… Ну ладно, погибну я, мертвому все равно… А если вернусь? Кто вел полк? Шишков! Вот на меня всех собак и повесят. А Кузнецов, значит, в стороне останется… Борзов, тот сам бы повел всех, он крутой мужик…»

– Товарищ командир, – решительно произнес я, – прошу не назначать меня ведущим группы. – И в ответ на вопросительный взгляд Василия Михайловича продолжил: – Вы не хуже меня знаете, что потопить крейсера наличными силами не удастся, поэтому скажу прямо – я козлом отпущения быть не хочу. – Услышав эти слова, Кузнецов на мгновение отвел взгляд в сторону. Это молчаливое признание правоты моих предыдущих умозаключений не могло остаться незамеченным. – Я готов лететь рядовым пилотом и нести ответственность лишь за экипажи своей эскадрильи, но исполнять обязанности командира полка… не считаю возможным…

Удар оказался, как говорится, не в бровь, а в глаз. Кузнецов сразу же вспылил и, конечно же, пытался настоять на своем, но в его словах и поведении не чувствовалось силы и непоколебимой уверенности. Понимал, видимо, что не прав. Я же продолжал держаться прежней тактики.

В качестве арбитра, поставившего точку в этом споре,

выступил наш комдив М. А. Курочкин.

– Кузнецов, ты полком командуешь – тебе его и вести в бой! – таким был окончательный и не подлежащий обжалованию вердикт старшего по званию и по должности офицера. Пришлось Василию Михайловичу подчиниться.

Правда, и мне довелось пережить в тот день немало неприятных минут. Дело в том, что Кузнецов оставил меня на земле, не включив в список ударной группы. Может, обиделся сильно, а может… В общем, гадать о причинах бесполезно, тем более что сам командир мотивы своего решения не объяснил, а мои возражения пропустил мимо ушей…

Один за другим взмывают в небо «Бостоны». Вот они, сделав несколько кругов над аэродромом, собрались в строй и под присмотром истребителей сопровождения поворачивают к морю. Еще немного времени, и мерный рокот могучих моторов окончательно растворяется в естественной тишине окружающей природы.

Боевые товарищи ушли на задание… А я остался дома… Подобная ситуация никогда не в радость, но сегодня – особенно. Вроде бы и не виноват, что так вышло. Но с другой стороны… Да уж… Положение, скажем прямо, совсем непростое, требующее времени на обдумывание. Сунул в зубы сигарету и хожу взад-вперед вдоль опустевшей полосы, еще и еще раз мысленно возвращаясь к произошедшему инциденту.

«Может, зря я на принцип пошел? – терзает душу сомнение. – Может, не нужно было с Кузнецовым спорить?»

«Но комдив принял мою сторону, причем без колебаний, – тут же находится не менее веский контраргумент, – и вообще, я ведь совсем не хотел от задания уклониться!»

«Это правда. А ребята могут подумать совсем по-другому…»

Время шло, а я все продолжал мерить шагами окрестности аэродрома, выкуривая одну сигарету за другой… Но легче никак не становилось. Скорее, наоборот – тяжкий груз неразрешимых сомнений с каждой минутой нарастал словно снежный ком. Даже «сто грамм» – испытанное «лекарство» – особого облегчения не принесли…

– Миша, собирайся скорее! Летим в Каунас! – вывел меня из этого неприятного состояния Коля Иванов. – Абалмасов в тумане от наших оторвался. Делать нечего, повернул назад, но домой добраться так и не смог. Блуданул парень. Хорошо, в район Каунаса вышел. Там и сел, на аэродроме…

Так уж заведено было у нас в полку: «потерялся» молодой экипаж – значит, надо лететь за ним, прихватив с собой кого-то из опытных штурманов, чтобы тот вернул домой «блудных сыновей».

Обычный рутинный полет, но вряд ли нужно объяснять, что в тот день он оказался очень кстати. Что лучше неба способно отвлечь летчика от всех бед и забот!

Конечно же, я не стал расспрашивать вернувшихся с задания товарищей о его подробностях. Настроение совсем не то было… Лишь из обрывков услышанных мной разговоров стало понятно, что из-за плотного тумана им не удалось даже сблизиться с целью. Едва различимые на непроглядном сером фоне разрывы снарядов – вот и все, что смогли увидеть члены экипажей топ-мачтовиков и торпедоносцев. Сбросил торпеду лишь один Гурьянов, и то, как говорится, наугад.

…После войны, во время учебы на высших офицерских курсах, я узнал, что для гарантированного потопления тяжелого крейсера необходимо попадание как минимум пяти торпед. Линкору же, чтобы благополучно отправиться на дно, их требовалось не менее десяти… Такая вот арифметика. Правда, тогда, в начале 45-го, все эти данные еще никому не были известны. Их получили уже гораздо позже, в результате обобщения и анализа боевых действий, разворачивавшихся на всех театрах Второй мировой…

А на следующее утро, 9 апреля, я вновь повел на боевое задание группу торпедоносцев и топ-мачтовиков. Но этот день запомнился мне отнюдь не подробностями самой атаки… Начиналось все как обычно: взлет, сбор и построение группы в строй и выход в Балтийское море. Погода в общем благоприятствовала нам – солнечное небо, слегка затянутое легкой сизой дымкой, да небольшие вкрапления похожих на клочки ваты маленьких облачков… Словом, вряд ли удастся врагу уйти незамеченным.

Несмотря на события минувшего дня, настроение у меня было довольно неплохим, и пока позволяла обстановка, я переговаривался по радио с Иваном Голосовым, командиром эскадрильи 14-го Гвардейского истребительного полка, самолеты которого прикрывали нас в то утро.

Не прошло и часа после взлета, как мы вошли в зону возможной встречи с неприятелем. Слева – маяк Брюстерорт, за которым начинается Данцигская бухта. И хотя конвой, указанный нам разведчиками, находится значительно западнее, я принимаю другое решение.

– Коля, – говорю штурману, – давай-ка мы к Пиллау свернем. Если там найдется что-нибудь, атакуем. И истребители с нами все время будут, и до дома ближе…

Подобные вольности довольно часто практиковались в балтийской минно-торпедной авиации, что, в общем, совершенно

неудивительно. Ведь с точки зрения боевых действий совершенно безразлично, какой именно транспорт, загруженный вражеской техникой, отправится на дно. Крейсер – это другое дело. Приказано атаковать именно его – значит, никуда не денешься. В остальных случаях «свободная охота» всегда допускалась…

В районе Пиллау погода несколько ухудшилась. Довольно редкие облачка, встречавшиеся нами ранее, здесь начали сгущаться, увеличиваясь в размерах.

В пределах видимости, как назло, все чисто. Никаких признаков «жизни». Спускаться южнее опасно – слишком высоки шансы напороться на портовые зенитки.

– Ваня, – вызываю Голосова, находившегося как раз впереди-выше меня, – здесь никого нет. Поворачиваем обратно.

В это самое мгновение его самолет полностью окутал черный дым, из которого тут же посыпались вниз бесформенные осколки. Прямое попадание зенитного снаряда… Так, просто и страшно, как и все на войне, погиб Иван Голосов, опытный пилот, на счету которого числились немногим менее восьмисот боевых вылетов и около десяти сбитых немцев… Да и просто хороший парень… До сих пор не могу забыть эту картину…

Пологим правым разворотом со снижением вывожу группу из опасной зоны, и вскоре разрывы остаются позади. Дальше каждый идет своим ходом: осиротевшие истребители – домой, а мы – на запад, искать цель для атаки. Настроение, конечно, препаршивое, боевой дух практически на нуле… Перед глазами еще и еще раз мелькают хаотично падающие обломки «ястребка», а к горлу подкатывается тяжелый ком. Еще немного, и потекут слезы. Удержать их становится все трудней и трудней… Но я же командир! Мне никак нельзя раскисать! Стукнул затылком о бронеспинку сиденья, как во времена длительных крейсерских полетов… Немного отпустило…

Несмотря на довольно яркий солнечный свет, горизонт едва заметен. Чем дальше от самолета, тем сильнее растворяются в дымке морская и небесная стихии, практически полностью сливаясь вдали. Глаза, утомленные длительным поиском цели, немного утратили остроту зрения… Вдруг впереди проступили едва различимые очертания нескольких кораблей, идущих в кильватерном строю. До них не более восьми километров, и вот удача – чтобы выйти на боевой курс, остается лишь немного довернуть влево. Едва успеваю сориентировать на врага свою группу, после чего даю команду: «Атакуем!»

Наш стремительный удар оказался для немцев полной неожиданностью. Мы зашли со стороны солнца, поэтому зенитчики прозевали нас, а когда опомнились, было уже поздно.

Первые, довольно вялые по сравнению с обычными, залпы появились лишь тогда, когда мы уже находились километрах в четырех от конвоя. Следующие за ними тоже оказались не намного интенсивнее. Такая пассивность со стороны врага здорово помогла нам прицелиться, и после выхода из атаки мы успели заметить два высоких дымовых столба, вздымавшихся в небо от бортов двух транспортов…

– Я подбит!!! – раздается в наушниках отчаянный крик. – Один мотор не работает! Второй еле тянет!!

Делаю резкий левый разворот. Глаза, словно два зенитных прожектора, ощупывают морскую поверхность. Вскоре в поле зрения попадает одинокий силуэт «Бостона». Так и есть, за одним из движков тянется тяжелый дымный шлейф, машина неумолимо теряет высоту. Экипажу Больдюсова, совсем молодого парнишки, не пробывшего в полку и месяца, остается надеяться лишь на чудо…

Отдав остальным экипажам приказ возвращаться домой, продолжаю кружить вокруг обреченного самолета. Сердце бешено гонит кровь к вискам, дрожащие руки с трудом удерживают штурвал. Еще несколько минут, и трое молодых парней окажутся в ледяной воде… А я, их командир, хоть и нахожусь рядом, но ничем не могу им помочь. Горло так прихватило, что и вздохнуть тяжело, не то что слово сказать… А что тут говорить… Ужас, пережитый мной тогда, к сожалению, никак не удается забыть до сих пор…

Тем временем экипаж приводнившегося «Бостона» уже забирался в трехместную спасательную лодку «ЛАС-3». В отличие от выдававшегося каждому прорезиненного жилета, надувавшегося, так сказать, своими силами, она была оснащена капсулами с литиевым порошком, при попадании в воду быстро наполнявшим ее газом, образовавшимся в результате химической реакции. «Ребята, кажется, не ранены, – подумал я, – может, еще им удастся спастись… Если ветер поможет…»

– Ваня, – вызываю стрелка-радиста, – я сейчас еще разок над ними пройдусь. А ты сбрось им нашу лодку. Мало ли что, вдруг пригодится…

– Хорошо, командир. Только ты пониже опустись.

Федоренко оказался хорошим бомбардиром, и сброшенная им лодка приземлилась совсем недалеко от тонувшего самолета. Больше ничем помочь ребятам мы не могли и, сделав над ними прощальный круг, с тяжелыми сердцами повернули домой…

Редко когда путь от стоянки самолета до полкового КП был настолько угнетающим. Настроение словно после похорон. За всю дорогу никто так и не промолвил ни единого слова, полностью

отрешившись от окружающего мира. Все мысли без остатка прикованы к небольшой надувной лодке с тремя нашими товарищами, полностью предоставленными морской стихии…

– Сейчас же сообщу в штаб авиации флота, – сказал Кузнецов сразу же после нашего доклада, – в их распоряжении есть «Каталина». Она сядет на воду и подберет ребят. Вопрос в другом – сможешь ли ты отыскать их на море? Ты ведь говорил, от них до берега километров пятьдесят…

– Смогу, командир! – ответил вместо меня Иванов. В его голосе за версту чувствовалась стопроцентная уверенность. – Обязательно…

И надо сказать, Коля сдержал свое слово, выведя нас так, что дрейфовавший по морской поверхности экипаж нашелся довольно быстро. Конечно, во многом помогла и погода, подарившая нам яркое солнце и практически полный штиль, удобный для посадки спасателей на море. Вскоре, подобрав наших ребят, «Каталина» начала разбег. Я же, умерив мощь своих моторов, дал ей возможность набрать скорость и пристроиться ко мне…

– Командир! – внезапно закричал Федоренко. – Они опять садятся!

Пытаюсь докричаться до «Каталины» по радио – никакого ответа. Прохожу над вновь приводнившейся машиной… Вижу замершие без движения лопасти винтов… Что за чертовщина?!! Делаю еще несколько кругов, продолжая попытки связаться с экипажем летающей лодки. Вдруг, так же неожиданно, она запускает моторы и вновь начинает разгон… Как выяснилось немного позже, произошла почти та же самая история, что и у меня, – борттехник «Каталины» забыл переключиться на основные топливные баки, и двигатели, израсходовав остатки бензина, остановились…

Назад я летел в прекрасном настроении. И куда только делись недавняя усталость и опустошенность?! Как будто и не было их вовсе. Периодически посматриваю направо, чтобы убедиться, что «Каталина», несущая на своем борту спасенный экипаж, все так же находится на своем месте.

Надо ли говорить о том, как тепло и радостно встречали нас дома… Весть о чудесном спасении экипажа сбитого над морем самолета, единственном, по крайней мере, на мою память, таком случае на Балтике, заставила собраться на аэродроме всех, кто только мог. Столь много восторженных поздравлений мне еще не доставалось ни разу. Штурманы, пилоты, стрелки-радисты – все старались подойти и пожать нам руки, и я прекрасно понимал их чувства. «Если вдруг собьют над целью, – наверное, думал каждый из них, – может, и мне повезет. Найдут и спасут, как этих

молодых ребят…» Жаль только, что экипаж «Каталины», поднявшей на борт наших товарищей, находился в тот момент совсем в другом месте. Они ведь заслужили благодарность не меньше нашего…

В дальнейших боевых действиях Больдюсов и его друзья участия не принимали. Их сразу же отправили в санаторий, где они и встретили Победу. Насколько я помню, к летной работе никто из них не вернулся – почти двухчасовое пребывание в холодной морской воде пагубно сказалось на здоровье экипажа. По-моему, у Больдюсова отказали обе ноги, и он был вынужден навсегда расстаться с авиацией, штурмана перевели в штаб, а стрелок-радист по излечении демобилизовался и вернулся домой.

День 24 апреля выдался для обоих минно-торпедных полков и их наземных служб очень напряженным. Ранним утром разведка обнаружила в районе маяка Риксхэфт довольно приличный конвой. Для его уничтожения было выделено три группы в составе четырех самолетов каждая. Две – от 51-го полка, одна – от нашего. Взлетали они с довольно большим временным интервалом, по-моему, около полутора часов, возвращаясь назад изрядно потрепанными.

Мы же, оставшиеся на земле, ожидали своей очереди. «День-то сегодня теплый и по-весеннему солнечный, на небе – ни облачка, – рассуждал я про себя, нервно прохаживаясь возле КП и дымя сигаретой, – значит, придется лететь на задание. А ведь немногим меньше месяца назад наши взяли Данциг, вытеснив остатки немецких войск на косу Хель. Казалось бы, деваться некуда, а они все сражаются… Черт их возьми!»

Внезапно совсем рядом раздается оглушительный хохот. Разворачиваюсь в его направлении… Так и есть – вокруг Иванова, как обычно, чтобы послушать его бесконечные байки, собралась небольшая толпа народа. Подхожу поближе к ним, надеясь веселой шуткой поднять свое настроение. Обычно это вполне удавалось, но в этот раз что-то не то – и смех товарищей кажется несколько неестественным, и анекдоты совсем не смешными… Может, так оно и есть, а может, мои натянутые до предела нервы не дают мне хоть немного расслабиться…

Надо сказать, в тот день предчувствие не обмануло меня. Ближе к полудню пришла информация об обнаружении воздушной разведкой направляющегося на запад конвоя. Находился он восточнее острова Эланд и, по-видимому, старался держаться поближе к шведским территориальным водам. «Из Либавы бегут фрицы! Ну что же, будем их атаковать!» – сразу понял я.

Экипажи, принимающие участие в выполнении боевой

задачи, тут же собираются на КП. Начальник разведслужбы полка, не теряя времени, доводит до нас всю имеющуюся у него информацию. Затем наступает очередь метеорологов, от которых мы узнаем о погоде в районе цели и, главное, об ожидаемом атмосферном давлении, необходимом для правильного определения высоты полета.

Штурманы тут же достают свои карты и начинают прикидывать маршрут. В это же самое время техники заканчивают предполетную подготовку самолета, включающую в себя подвеску торпед и бомб, заправку топливных баков, проверку работы систем и механизмов.

– Охранение сильное, – еще раз акцентирует внимание Кузнецов, – три «сторожа» и столько же тральщиков. Так что будьте внимательнее…

Получив последние инструкции, экипажи расходятся к своим машинам. Обычно в такой ситуации я сам не прочь перекинуться несколькими словечками с товарищами или рассказать им услышанную недавно историю, но в последнее время настроение совсем не то. Топаю молча, опустив глаза вниз. Легкий ветерок приятно треплет волосы, но мне нет до него дела. Сунул в зубы очередную сигарету, затянулся…

И вновь под крылом играют солнечными бликами балтийские волны, поначалу заставляя немного прищурить глаза. Но проходит немного времени, и зрение постепенно адаптируется к этому обычному для ясной морской погоды явлению. Если бы не военная обстановка, можно было бы спокойно любоваться открывшейся мне красотой… Но сейчас все мысли полностью поглощены выполнением боевого задания.

– Все, ребята, – вышел на связь командир истребителей прикрытия, – мы пошли домой. Удачи вам!

– Счастливого возвращения!

И вот мы одни на бескрайних морских просторах. Правда, сейчас это совсем не страшно – наши машины уже удалились от береговой линии километров на сто. Так далеко в море немецкие истребители не углублялись, по крайней мере, я никогда не слышал о том, что кто-то из наших встретился с ними в этом районе.

Наконец вдали показалось несколько продолговатых серых силуэтов – вот и он, этот самый конвой. Почти одновременно со мной его заметил и штурман.

– Командир! – крикнул он. – Прямо по курсу…

А конвой-то солидный! Впереди тральщики и один СКР, за ними – несколько транспортов и барж (вначале наиболее крупные, потом помельче, так называемые «лапти»), сзади – еще

пара «сторожей». В общем, мало не покажется…

– Вижу, Коля. На юго-запад топают. А мы как раз с левого борта. – Понимая, что дополнительного маневра для выхода на боевой курс сейчас не потребуется, даю команду: – Атакуем! Саша! – вызываю Гагиева, бывшего в тот день моим ведомым. – Берем головной транспорт! Он самый крупный!

– Понял, – тут же следует ответ.

Пологим снижением приближаемся к цели. Рассчитывать на внезапность не приходится – слишком уж хорошая для этого погода, поэтому, затаив дыхание, ожидаю первого залпа зениток. Руки, сжимающие штурвал, немного подрагивают. Столько раз это происходило со мной, что мог бы и привыкнуть… Но нет! Мандражирую, как будто иду в атаку впервые, а может, и еще сильнее.

Мгновенно возникшие впереди облачка разрывов заставляют меня рефлекторно вжаться в спинку сиденья. Немного слева, в трехстах метрах от моего самолета, поднялся высокий водяной столб. Потом еще два, затем еще один… Но это только начало – пока бьют лишь большим калибром. Немного даю вперед правую ногу, чтобы уйти чуть в сторону…

Пять километров до цели. Теперь заработали двадцатимиллиметровые зенитные автоматы. Кажется, живого места не осталось на еще совсем недавно безмятежном небе. Огненные вспышки справа! Слева! Впереди! Все чаще и чаще постукивают осколки по обшивке крылатой машины, но она все-таки идет вперед, буквально продираясь сквозь дымные следы разрывов зенитных снарядов. Перед глазами мелькают трассеры…

Не знаю, смог бы я выдержать напряжение этого поединка, если бы мне не удалось полностью сконцентрировать внимание на выбранной мной на морской поверхности точке упреждения, как раз немного впереди головного транспорта. Мои глаза впились в нее мертвой хваткой, остальное воспринималось лишь периферийным зрением.

Изо всех сил давлю на кнопку сброса и в следующее мгновение начинаю маневр выхода из атаки. Бросаться в сторону со скольжением уже поздно – слишком уж близко я подошел к цели. Остается одно – резко наклонив машину влево, тем самым максимально уменьшив площадь поражения, с глубоким креном проскочить над атакованным мной транспортом. Считаные доли секунды, в которые я пронесусь над палубой, станут решающим моментом моей жизни…

Внезапный сильный удар сотрясает самолет, подбросив его вверх. Кажущийся оглушительным треск рвущейся обшивки

отзывается в сердце резкой болью: «Неужели все?!» Но пока что я еще жив, а значит, буду бороться до конца. Выравниваю самолет и, чувствуя, как он начал валиться на левое крыло, делаю соответствующие движения правой ногой и штурвалом. Затем, прижавшись к воде и по мере сил уклоняясь от пытавшихся схватить мой «Бостон» сверкающих трасс, выхожу из зоны обстрела.

Теперь можно более детально осмотреть повреждения. С правой стороны все нормально, а вот с левой – дымит разбитый двигатель, плоскость иссечена осколками. Но винт все же крутится исправно, а самолет полностью поддается управлению. От сердца немного отлегло.

Конечно, о том, чтобы найти своих ведомых, речи и не могло идти. Все они уже собрались в группу и сейчас спешат возвратиться домой. Ну что же, делать нечего – пойду один, не в первый раз. Осторожно поворачиваю на восток и топаю себе помаленьку, почти до упора прибрав обороты левого двигателя. Но он все равно дрожит, заставляя меня дрожать вместе с ним. В конце концов тряска усиливается настолько, что я решаю от греха подальше выключить раненый мотор. Хорошо, на этот раз редуктор уцелел, и винт, как ему и положено, встал во флюгер. Вибрация тут же исчезла. Оставалось лишь снять нагрузку с правой ноги, подрегулировав триммер руля поворота, и терпеливо ждать появления на горизонте береговой черты…

Остаток полета обошелся безо всяких дальнейших приключений, но и того, что уже произошло, с головой хватило, чтобы вымотать меня до предела. Правда, пока самолет находился в воздухе, я еще не в полной мере ощущал это. Стоило лишь только выключить мотор после приземления, вязкая полудрема моментально придавила меня к сиденью. Заставить себя выбраться из кабины мне удалось лишь огромным усилием воли.

– Командир! Живой! – радостно приветствует меня Иван Пичугин. В ответ на ясно читавшийся в моих глазах немой вопрос он поясняет: – Твои ведь уже минут двадцать как дома. Мы решили, что ты…

– А я все-таки вернулся…

Подхожу к левому мотору. Сквозь лохмотья капота, с внешней стороны безобразно разорванного многочисленными осколками, взору открывалась довольно неприглядная картина – нагромождение изуродованного до неузнаваемости металла, один цилиндр снесен практически полностью, из огромной дыры в нем торчит покалеченный поршень… «Сильно же тебе досталось, ничего не скажешь…» – с благодарностью подумал я. Ведь именно

он, левый мотор, спас мою жизнь, прикрыв меня собой. Да и товарищи помогли, отвлекая на себя внимание вражеских зенитчиков. Ни один из них не ушел без осколочных ранений на обшивке самолетов. Практическим же результатом этой атаки стало потопление Гагиевым одного и повреждение топ-мачтовым ударом другого транспорта. Я взял слишком большое упреждение, и моя торпеда прошла перед носом вражеского судна, зато Сашка, шедший справа от меня, не промахнулся…

И вот я на КП. Докладываю командиру полка о выполнении боевого задания. Стою, стараясь держаться, как подобает офицеру, а ноги-то дрожат, голова гудит, словно колокол, да и голос звучит как-то уж совсем вяло, безжизненно…

– Слушай, Кузнецов, – внимательно глядя на меня, сказал вдруг командир нашей дивизии М. А. Курочкин, присутствовавший при этом, – ты же говорил, что у тебя «Ильюша» из 3-й эскадрильи в ремонте нуждается. Давай-ка мы Шишкова и пошлем отогнать его в Ленинград. Как думаешь?

– Можно, конечно, – ответил тот, – а как же эскадрилья?

– А заместитель на что? Гурьянов – летчик опытный. Справится.

Предложение Курочкина было настолько неожиданным, что я даже не сразу сообразил, о чем идет речь, но когда его слова все-таки дошли до моего сознания… признаюсь честно, настроение мое заметно улучшилось. Конечно, до полного восстановления физических и духовных сил требовалось еще несколько дней, и они, дни эти, благосклонная судьба подарила мне именно тогда, когда я, как никогда ранее, в них нуждался. Абсолютно убежден: спас меня тогда комдив от верной смерти в следующем же боевом вылете…

Пару дней спустя я уже сидел за штурвалом, держа курс в сторону Ленинграда. Своенравный «Ильюша» всю дорогу удерживал меня в напряжении, но что значит это в сравнении с опасностями и невзгодами, временно оставшимися позади… Тогда я еще не знал, что больше никогда не поведу свой «Бостон» в смертельную атаку, и поэтому считал, что вскоре вновь вернусь к боевым заданиям…

Правда, и этот полет не обошелся без приключений. Изношенный мотор перегоняемого мной самолета вдруг начал барахлить. Хорошо, находились мы тогда как раз возле Риги и довольно быстро нашли способный принять нас аэродром. Техник этого «Ильюши», летевший с нами, воспользовавшись помощью местных коллег по цеху, устранил неисправность, и на следующий день мы прибыли в Ленинград. Быстренько передав машину в надежные руки, я, не теряя времени, на всех парах

помчался к жене…

Победа

Ранним утром 9 мая нас с женой, мирно спавших в своей постели, разбудила серия мощных хлопков. В унисон с каждым из них вздрагивали стены и дребезжали оконные стекла.

– Что это? – испуганно спросила Маша, изо всех сил прижавшись ко мне.

– Зенитка бьет, – тут же сообразил я, – она как раз возле дома стоит…

В это самое время кто-то начал исступленно барабанить в двери квартиры. Наспех натянув брюки и накинув на плечи китель, выскакиваю в коридор. Оказалось, это наш сосед. Его лицо, обычно весьма скромное на проявление эмоций, буквально светилось радостью. С трудом переведя дыхание, он во весь голос закричал: «Победа!!! Войне конец!!!» И обхватив мои плечи своими руками, резко прижал к себе, а затем, так же стремительно освободив меня из объятий, бросился в направлении лестницы…

В первое мгновение его слова не сразу дошли до моего сознания, и я среагировал на них с некоторым запозданием. И это совсем неудивительно, ведь война настолько сильно въелась в мою жизнь, что я, хоть и мечтал о мире, не сразу смог поверить в то, что он уже наступил. Но буквально несколько секунд спустя… безграничное счастье моментально заполнило все мое существо ослепительным солнечным светом, без труда разогнав скрывавшие жизненный горизонт грозовые облака. Я тут же понесся в спальню и, без труда оторвав Машу от пола, закружился с ней по комнате.

– Машенька! Родная моя! Победа! Победа!! – Наверное, впервые в жизни я радовался так искренне и беззаботно. Войне конец! Я жив! Любимая женщина рядом! Большего счастья и быть не могло…

– Ну что, – рассмеялась Маша, когда я, немного выбившись из сил, посадил ее на кровать, – пойдем гулять…

– Давай, – с радостью согласился я.

И действительно, чего дома сидеть, когда такой Праздник на дворе… Мы быстренько оделись и, держась за руки, направились к Невскому проспекту. Такого столпотворения на городских улицах мне никогда не доводилось наблюдать ни до, ни после этого дня. Московский вокзал, Дворцовая площадь, набережная Невы, близлежащие улицы – словом, всюду, где бы мы ни ходили, все свободное пространство было до отказа заполнено улыбающимися людьми.

Ласковое тепло белой ночи как нельзя лучше соответствовало счастливому настроению гуляющего по улицам народа. Победа! В нее все мы искренне верили с первого дня Великой Отечественной. Для нее с предельным напряжением работало на заводах все остававшееся в тылу население огромной страны, от мала до велика. Ради нее, не щадя себя, сражались и умирали пехотинцы, танкисты, авиаторы и моряки. Победа! Одна на всех… Вряд ли ошибусь, если скажу, что для всех тех, кому хоть одним глазком довелось взглянуть на военное лихолетье, День Победы стал праздником номер один на всю оставшуюся жизнь…

Трудно передать словами, что творилось тогда на улицах. Из репродукторов лилась радостная музыка. Военные без различия родов войск и званий, заводские рабочие, женщины и девушки, старики, инвалиды поздравляли друг друга крепкими объятиями и рукопожатиями. Вот прямо посреди улицы бравый офицер закружил в танце худенькую девчушку, с которой только что столкнулся в толпе… И тут же его примеру последовали другие мужчины…

Май 1945 г.

То тут, то там возникали импровизированные «застолья», организованные абсолютно случайно столкнувшимися в толпе людьми. Белый неочищенный самогон, хвост селедки, кусок хлеба – каждый угощал остальных тем, что имел.

Конечно, были и слезы. Слезы радости и слезы печали. Кто-то не мог поверить в то, что остался жить… Кто-то вспомнил своих родных, расстрелянных немцами, или погибших в бою товарищей… Мужчины и женщины, военные и штатские, старики

и молодежь – никто не стеснялся плакать… И, что характерно, всегда находился человек, старавшийся по мере возможностей утешить другого. Подойдет, обнимет, скажет несколько теплых слов… И хоть немного да отступит терзающая сердце боль утраты.

Между прочим, все вокруг ощущали себя одной большой семьей, и это – совсем не преувеличение. Ведь каждый из нас, по мере своих сил и возможностей, делал все для общей Победы. И каждый из нас потерял в сражениях Великой Отечественной кого-то из своих родных и близких…

Август 1945 г. С трудом верится, что я сумел дожить до Победы…

А вообще же улицы Ленинграда в тот день буквально источали счастье и радость. И так здорово было бродить по ним, чувствуя безграничный прилив энергии, что возвращаться домой совершенно не хотелось. Поэтому мы с Машей, не замечая времени и не чувствуя усталости, ходили и ходили по праздничному городу. Домой мы добрались лишь на следующий день. Нам все еще не верилось, что началась мирная жизнь…

Конечно, никаких иллюзий о наступившем по мановению волшебной палочки земном рае ни у кого и быть не могло. Все прекрасно понимали, что восстановление разрушенного во время войны потребует долгих лет напряженного труда. Но люди совершенно не боялись этого и засучив рукава принялись за работу не менее самоотверженно, чем совсем недавно дрались с ненавистным врагом. И надо сказать, не менее успешно. Буквально на глазах вновь отстраивались заводы и фабрики, жилые дома и магазины. Год за годом планомерно и методично огромная страна постепенно возрождалась из пепла фронтовых пожарищ…

Ни для кого не секрет, что Победа досталась нам дорогой ценой. До сих пор историки не могут прийти к единому мнению по поводу количества погибших в Великой Отечественной. Данные, приводимые в различных исследованиях, значительно отличаются друг от друга, но даже самые меньшие из них способны внушить ужас любому человеку. Лично мне тяжело в целом признать правоту того или иного исследователя этого вопроса, но как очевидец и непосредственный участник описываемых событий могу достаточно корректно рассказать о том, сколько погибших было в моем непосредственном окружении: в семье, среди школьных друзей и однокашников по школе пилотов и, конечно, среди боевых товарищей.

О своем отце я подробно писал в одной из предыдущих глав. Все военные годы он тянул на себе тяжелую лямку труд армейца, серьезно подорвав при этом свое здоровье. Из четырех его братьев, насколько я помню, на фронте были только двое, и их судьбы сложились совершенно по-разному.

Дядя Сергей начал войну рядовым кавалеристом. Затем в числе других своих однополчан переучился на танкиста и вскоре стал командиром экипажа. Не раз его подразделение, понеся большие потери, отводилось в тыл для переформирования. Мой

же дядя неизменно выходил из кровопролитных боев целым и невредимым. После Победы он вернулся домой в звании старшины, увешанный многочисленными наградами. «Смотри, Миша, сколько я медалей нахватал! Больше, чем у тебя!» – помню, шутил дядя Сергей, когда я приехал на побывку к родным. Надо сказать, очень редкое счастье – пройти всю войну, с первого дня до последнего, без единой царапины…

Младший брат отца, дядя Устим, также воевал с самых первых дней Великой Отечественной. Судьба распорядилась так, что он попал во 2-ю ударную армию Ленинградского фронта, которой командовал генерал Власов, ставший впоследствии «знаменитым» своим предательством. «Завели командиры нас, солдат, в болото да и бросили там, – рассказывал дядя. – Сами-то разбежались кто куда, а про нас забыли. Ни еды, ни боеприпасов… Ничего! И что делать – никто не знает. А тут немцы пришли и взяли нас, как говорится, тепленькими. Погрузили в вагоны и увезли…»

Так дядя Устим попал в Австрию, где до самого освобождения работал извозчиком у какого-то бюргера. Вернулся домой и сразу же загремел в лагерь, на этот раз в наш, советский. Каждый день, говорил, на допрос вызывали.

– Как в плен попал? Почему не застрелился?! – в который раз расспрашивал следователь.

– Так у меня же шестеро детей, – отвечал дядя, – если не я, то кто же их кормить будет! Вернуться надеялся… после войны…

– Почему же ты на немцев работал?! Пособник вражеский!

– Так какой же я пособник… Я же…

Слава богу, дядю Устима под статью не подвели и, продержав за колючей проволокой около трех месяцев, отпустили домой. Интересно, что к концу жизни количество его детей достигло двенадцати, и все они, получив соответствующее своим наклонностям и предпочтениям образование, начали трудовую деятельность в различных уголках огромной страны. Лишь одна из дочерей, выйдя замуж, осталась в родной деревне.

История с дядиным пребыванием в плену навредила лишь сыну, изъявившему желание стать военным летчиком. Он с успехом окончил аэроклуб, но пройти мандатную комиссию, открывавшую доступ в училище, ему не удалось. Ну как же! Отец – пособник врага… Я приехал тогда, чтобы поговорить с местными начальниками, но, увы, безрезультатно. «Хороший парень! Но что я могу сделать?» – с подобным ответом мне доводилось сталкиваться во всех инстанциях. Пришлось моему двоюродному брату, забыв о небесной стихии, обустраиваться на земле. Между прочим, железнодорожный институт окончил и

впоследствии добился в этой области неплохих чинов…

Моих же школьных товарищей, как деревенских, так и городских, фронтовая судьба особо не жаловала, и остаться в живых из них повезло лишь считаным единицам. Среди моих воевавших одноклассников, насколько я знаю, домой вернулись только трое: Сережа Ермолаев (он еще в 40-м поступил в Челябинское танковое училище. На фронте – с 41-го по 45-й. Был два или три раза ранен и по излечении вновь возвращался в свою часть), Наташа Петрова (она в числе других уфимских девушек – слышал, их было около трех тысяч – в 42-м попала под Сталинград) и еще один парень. В параллельных классах – та же картина. Ребят помоложе погибло гораздо меньше…

Не лучше обстояли дела и в минно-торпедной авиации Балтийского флота, где мне довелось воевать. Для понимания сути сложившейся там ситуации приведу несколько характерных цифр, взятых из книги Мирослава Морозова «Торпедоносцы Великой Отечественной»:

	1-я половина 1944 г. (среднемесячно)	2-я половина 1944 г. (среднемесячно)	1945 г.
Число самолето-вылетов	86,7	179,1	213,4
Боевые потери самолетов	2,7	12	8
Количество самолето-вылетов на одну боевую потерю	32,1	15	26,7

Столь значительная разница количества боевых потерь в практически одинаковые временные промежутки 44-го объясняется довольно просто: в первой половине года обнаружение противника и, следовательно, его атаку затрудняли сложные погодные условия, установившиеся зимой и ранней весной. Но вот когда метеорологическая обстановка заметно улучшилась… Каждый месяц крейсерских полетов мы стали терять по двенадцать экипажей, то есть полностью укомплектованную эскадрилью.

Правда, с конца июня 44-го к боевым действиям приступил еще один минно-торпедный полк балтийской авиации, 51-й МТАП, да и молодежь из училищ приходила исправно… Но, как я уже говорил, не соответствовала подготовка летного пополнения требованиям войны, а времени, чтобы хоть немного поднатаскать ребят, не хватало – никакой паузы в выполнении боевых заданий, необходимой для этого, не было. Вот и приходилось бросать в бой всех, кого только можно…

Однажды (или в сентябре, или в октябре 44-го) в мою эскадрилью прибыли два экипажа из числа только-только окончивших училище. Пилоты – младшие лейтенанты… В общем, совсем еще «желторотики». И буквально на следующий же день их отправили в боевой полет, ставший для ребят первым и последним… Причем получилось так, что их личные дела в полк еще не прибыли, а самих людей в живых уже нет.

Вера Акатова, наш эскадрильский писарь, впопыхах фамилии их на бумагу записала, а потом побежала куда-то и потеряла листок этот. Надо родным парней похоронки отправлять, а куда… никто не знает. Всем тогда досталось, и поделом. Особенно мне, командиру эскадрильи. Конечно, несколько дней спустя личные дела пришли… Но дело ведь совсем не в этом…

Заметно меньше экипажей мы стали терять в 45-м, когда близкое расположение аэродрома к театру боевых действий позволило нам окончательно перейти к нанесению по врагу групповых ударов. Но все равно, восемь экипажей за один месяц на два полка неполной численности… Слишком много… Слишком…

Что до моих друзей по летному училищу и инструкторской работе, то почти все из них, кто всеми правдами и неправдами сумел вырваться на фронт, погибли в боях. Последним стал Федя Шипов, прибывший в 3-ю эскадрилью нашего полка в самом конце 44-го. Ему удалось продержаться совсем немного, и в последних числах февраля 45-го, выполняя минную постановку в районе Либавы, мой старый товарищ пропал без вести…

Мне же посчастливилось дотянуть до Победы. И чем больше я

размышлял над пережитым мной в те грозовые годы, тем яснее понимал, что мне удалось остаться в живых благодаря невероятному везению. Одно то, что мой самолет, получив в мае 44-го четыре прямых попадания зенитных снарядов и сто пятьдесят семь осколочных ранений, на одном моторе смог дотянуть домой, уже можно считать необъяснимым чудом. А если вспомнить остальные описанные в этой книге случаи…

Конечно, в авиации многое зависит от профессионального мастерства пилота и штурмана, но, положа руку на сердце, мог ли я считать себя лучшим летчиком, чем, скажем, Гептнер или Бунимович? Думаю, что нет, ведь в то время, как они погибли, мой боевой опыт не шел с ними ни в какое сравнение. И ведь, чего греха таить, бывало, позволял себе некоторые вольности по отношению к своей машине. Однажды даже выпивши полетел, да еще и в непростых погодных условиях… И все окончилось благополучно. А вот для Победкина тот же самый поступок закончился фатально даже ясным безоблачным утром…

Может быть, я слишком берег себя, избегая «излишнего» риска? Конечно же, нет! Подробно я уже ответил на этот вопрос в предыдущих главах. Здесь лишь повторю, что каждый из нас, идя в атаку, понимал, что в данный момент от его действий зависит не только выполнение боевого задания и собственная жизнь, и даже не только жизни пехотинцев и танкистов – наших братьев по оружию, а ни много ни мало судьба будущих поколений – наших пока еще нерожденных детей и внуков. Конечно, у всех имелись и мотивы личной мести врагу за погибших друзей, за варварски убитых нацистами родных и близких…

Но спроси у любого из нас, за что именно он вступал в смертельную схватку, тут же услышишь однозначный ответ – за свою Родину. Она воспитала нас, дала нам путевку в жизнь, предоставив все возможности для реализации своих способностей и предпочтений. Не зря ее сравнивают с матерью. И, поверьте, это не просто красивые возвышенные слова, это – мировоззрение подавляющего большинства представителей моего поколения, чему я, один из десятков миллионов непосредственных участников Великой Отечественной, являюсь живым свидетелем.

Послесловие автора

Среди великого множества профессий, вызванных к жизни развитием цивилизации, профессия летчика занимает особое место. Ведь в летное училище не идут из соображений престижа и материальной выгоды или за компанию с лучшим другом, и уж тем более чтобы поступить хоть куда-нибудь. Эту дорогу, полную опасностей и риска, выбирают лишь одержимые МЕЧТОЙ, всем сердцем влюбленные в авиацию, не представляющие своей жизни без упоительного, ни с чем на свете не сравнимого ощущения полета. Можно сказать, те, кого выбрало само небо.

Живет себе на свете обычный мальчуган, учится в школе, гоняет мяч с друзьями и ходит с отцом на рыбалку. Возможно, он уже решил стать трактористом или кузнецом, а может быть, всемирно известным путешественником. Но где-то в глубине детской души, не подавая до поры до времени никаких признаков своего существования, скрывается мечта о покорении пятого океана. И в один прекрасный день пролетающая высоко в небе крылатая машина, кажущаяся с земли не больше спичечного коробка, в одночасье отодвинет на второй план все прежние стремления и идеалы. Бывает, неблагоприятные жизненные обстоятельства могут заставить парнишку на некоторое время забыть о своей мечте, но стоит судьбе предоставить ему хоть малейший шанс, он ни за что не упустит его…

Для того чтобы стать летчиком, одного лишь желания, пусть даже самого страстного и всепоглощающего, совершенно недостаточно. Необходимость выдерживать нагрузки на грани человеческих возможностей диктует жесткие требования к состоянию его здоровья. Судите сами, при выполнении фигур пилотажа летчика вдавливает в кресло сила, величина которой может в семь раз превышать его собственный вес, а при резком выходе из пикирования на маневренном самолете – и в десять. Бывает, на несколько мгновений даже темнеет в глазах. Хотя

такие перегрузки присущи лишь истребителям и пикировщикам, работа дальних бомбардировщиков и торпедоносцев имеет свои специфические, но ничуть не меньшие трудности. Даже в безоблачный солнечный день многочасовые полеты требуют постоянного напряжения сил и внимания. А на боевое задание приходилось идти поздним вечером, да и погода могла преподнести всевозможные неприятные сюрпризы вроде грозовой облачности, болтанки или порывистого ветра… Именно поэтому так «свирепствует» медкомиссия, дотошно обследуя каждого претендента. Лишь самые физически крепкие и здоровые ребята смогут пройти этот строгий «естественный отбор», сделав первый шаг к осуществлению своей заветной мечты. Но это – только самое начало пути, пройти который суждено не всем.

К сожалению, приходится признать: не каждый курсант станет настоящим пилотом, способным управлять самолетом в самых тяжелых погодных условиях и находить единственно верное решение в критических ситуациях, когда абсолютно все – собственная судьба, жизни всего экипажа, дорогостоящая техника и успешное выполнение задания – находится в его руках, лежащих на штурвале боевой машины. Поверьте, подобная ответственность по плечу далеко не каждому. И определить предел психологической прочности не может ни одна, даже самая квалифицированная медкомиссия. Да и сам человек не в состоянии даже приблизительно предположить, как он поведет себя в той или иной ситуации.

А вначале все идет хорошо, и молодой летчик, впервые поднявшийся в воздух, некоторое время находится в состоянии эйфории. Он горд собой, рисует в своем воображении следующую покоренную высоту и нетерпеливо ожидает очередного полета, искренне считая себя готовым к любой внештатной ситуации. И это абсолютно естественно, иначе просто не может быть. Но техника, как известно, всегда может преподнести неприятный сюрприз, и пережитое им самим или случившееся на его глазах летное происшествие, пусть даже не окончившееся аварией или

катастрофой, способно в прах развеять хрупкую иллюзию собственного всесилия, разбудив в сердце непреодолимый страх перед воздушной стихией.

Поскольку ситуации, ставящие экипаж на грань между жизнью и смертью, даже в мирное время возникают достаточно часто, главным качеством авиатора является психологическая устойчивость, благодаря которой пережитое не только не расшатывает уверенность в собственных силах, а, наоборот, добавляет опыта и хладнокровия.

Мне часто доводилось проверять технику пилотирования еще во время войны, будучи командиром эскадрильи, да и после, когда служил в летной инспекции. Бывают летчики, как говорится, от Бога, это чувствуется уже на рулежке, в воздухе же самолет идет буквально по струнке, а посадка – просто виртуозная…

Но есть и другие, правда, встречающиеся гораздо реже, пилоты. Садишься с ним в самолет, взлетел нормально, держится неплохо, правда, без особого блеска, с другой стороны, придраться особо не к чему. Даешь ему самостоятельный вылет, и тут начинается – фигуры размазанные, неуверенные, ошибочный заход на посадку, да еще и «козла» оторвет напоследок… Вот такой парадокс.

Отзываешь такого пилота в сторону, чтобы поговорить по душам, попытаться разобраться, помочь по возможности. Оказывается, когда в кабине находится проверяющий или командир, то есть более опытный и авторитетный летчик, он чувствует себя в безопасности – всегда есть кому вмешаться и не допустить происшествия. Иногда словом, иногда действием, иногда и матом, смотря по обстановке. А остался в кабине сам – и никак со своим страхом совладать не может.

– Хочешь летать? – спрашиваю.

– Да, хочу, – после некоторой паузы отвечает он, – но… боюсь…

В моей эскадрилье трое таких было. А что делать с ними? Переводили на штабную или другую нелетную работу. Один из этих ребят, худой такой, нервный, впоследствии стал замполитом. Я с ним через несколько лет встретился – преобразился человек, улыбается во все тридцать два, располнел…

Когда появились дальние бомбардировщики с двумя пилотами, командир экипажа которых занимал левое кресло, справа сажали молодого летчика или того, кто по своему характеру был неспособен даже по прошествии времени стать первым. Некоторые так по двадцать лет «праваками» и летали.

Пилотировали неплохо, опыт большой накопили, однако тяжкий груз ответственности оказался для них неподъемным…

А сколько было случаев, требовавших моментального принятия нестандартного решения, когда любое промедление грозило гибелью. Казалось, все потеряно и до конца жизни остаются считаные секунды, но в последний момент все же удается обмануть старушку с косой. В таких ситуациях на обдумывание вариантов возможных действий времени просто не отпущено. В эти мгновения все решает то, насколько тонко ты чувствуешь свой самолет, не как управляемый тобою объект, а как неотъемлемую часть твоего тела, такую же, как руки, ноги и сердце. Единственный возможный путь к достижению этого прост и сложен одновременно – летать, летать и еще раз летать. И однажды, как награда за терпение и труд, наступает миг, когда ты ощущаешь упоительное, ни с чем не сравнимое счастье единения человеческого существа и крылатой машины.

Как известно, инструкции в авиации написаны кровью. Но бывают моменты, когда их неукоснительное соблюдение чревато гораздо более серьезными последствиями, чем некоторое нарушение того или иного требования. Конечно, это не означает возможности легкомысленного отношения к правилам производства полетов и допустимо лишь в самых экстренных случаях. В качестве наглядной иллюстрации данного, на первый взгляд спорного, заявления приведу пример из собственной практики.

На моем «Ту-16» на высоте двадцати пяти метров над морем отказал двигатель. Заметно потяжелев, самолет никак не хотел набирать высоту. По всем правилам требовалось слить «балласт» в виде некоторого количества топлива, суммарная масса которого при полной взлетной загрузке практически равна сухой массе самой машины. Почему я, вопреки канонам, не сделал этого, не могу ответить до сих пор, но мое теоретически неверное решение спасло экипаж от верной смерти. С большим трудом мне все же удалось подняться до двух тысяч метров и прийти к своему аэродрому на одном двигателе. Чтобы избежать возможного возгорания, перед заходом на посадку мы открыли сливной кран, закрыть который не удалось по неустановленной причине… Нетрудно догадаться, чем бы закончился полет над морем с пустыми топливными баками, сделай я это сразу же после отказа двигателя. Ведь рассчитывать на спасение, находясь в двух тысячах километрах от берега, не приходилось…

Или вот такой пример, немного более простой. Согласно инструкции полет на «Ту-16» с неисправной или незаправленной кислородной системой был строжайшим образом запрещен даже

на малых высотах, исключавших необходимость ее использования. Вроде бы все правильно и не вызывает сомнений…

А если производительности кислородной станции «АКС-75», имевшейся в наличии, хватает лишь для двух самолетов, в то время как в одной эскадрилье таковых насчитывается двенадцать… И кислородная система «Ту-16» – негерметичная. Именно с этим мне и пришлось столкнуться, будучи командиром полка на Камчатке.

Приходилось выкручиваться всеми возможными путями. В бомболюк одного из «Ту-16» вставляли бочки для кислорода, раз в неделю отправляя его на ближайшие аэродромы. Заправился – и домой. Но этого небольшого запаса, к сожалению, не хватало. С другой стороны, перерывы в полетах чреваты снижением боеготовности и аварийностью…

За решением проблемы я обратился к командующему, изложив ему суть сложившейся ситуации.

– Что думаешь делать? – спросил он.

– Считаю единственно возможным выходом продолжать полеты!

– Правильно считаешь…

– Прошу официально подтвердить разрешение.

– Я что, дурнее тебя? – улыбаясь, сказал командующий. – Я тебе разрешаю. Устно. Если что, так и говори, потом будем отбрехиваться. Но учти, если что, ты крайний.

С сыном Виктором

Конечно, с точки зрения командира-летчика, некоторое нарушение инструкций является гораздо меньшим злом, чем вынужденный простой в тренировочных полетах, грозящий некоторой утратой навыков пилотирования. Вот и пришлось мне брать ответственность на себя, допустив нарушение инструкции. Поступали следующим образом: кислородом обеспечивался только командир экипажа, остальным пришлось обходиться без него. Но в один «прекрасный» день высокое начальство узнало об

этом. Скандал был грандиозным… Меня даже хотели привлечь к ответственности. Слава богу, обошлось…

И во всех непредвиденных ситуациях мирного времени, и, естественно, при выполнении любого боевого задания летчику приходится столкнуться с не менее опасным противником, чем самая лютая непогода или яростное противодействие противника… Страх – этот коварный враг скрывается внутри каждого человека, до поры до времени не давая о себе знать. Несведущим людям может показаться, что его вообще не существует, но это совсем не так. В самый неподходящий момент он способен, мгновенно вырвавшись наружу, выдавить из сознания все остальные чувства, поэтому свои действия в экстремальной обстановке можно лишь предполагать, да и то с определенной долей вероятности.

Надо честно сказать – бесстрашных людей не бывает. Страх – такое же естественное человеческое чувство, как боль, голод и инстинкт продолжения рода. И если кто-то говорит, что никогда ничего не боялся, можно смело утверждать, что эти слова – всего лишь пустая бравада, не имеющая ничего общего с реальностью. Я не понаслышке знаю, как дрожат коленки во время атаки – жить ведь хочется. Вопрос в другом – смог ты преодолеть свой страх или нет.

Ведь даже в мирном небе каждый полет связан с опасностью и риском. Отказ техники, неожиданно усложнившиеся погодные условия и, в конце концов, случайная человеческая ошибка, от которой, увы, никто не застрахован, в самое неожиданное время могут поставить экипаж на грань между жизнью и смертью. Я не знаю ни одного летчика, карьера которого обошлась без подобных происшествий.

В военное же время все многократно тяжелее. К вышеперечисленным факторам риска добавляется самый опасный – противодействие противника, такого же человека, как и ты, точно так же желающего сохранить свою жизнь и точно так же идущего в бой, повинуясь солдатскому долгу. Его, как и тебя, ждут дома любимые и любящие люди, письма которых он, как и ты, с трепетом распечатывает в своей землянке. В этом отношении равны воины всех армий мира.

Но даже самый крепкий и закаленный человек может сломаться в определенной ситуации, и никто не застрахован от этого. Ведь в процессе жизни человеческий организм и его нервная система необратимо изнашиваются, чем больше стрессов и испытаний, тем быстрее. Невозможно предвидеть, когда их возможности, кажущиеся в молодости безграничными, окончательно исчерпаются. В одном из учебных полетов «Ту-14Т»

начальника летной инспекции авиации Северного флота, имевшего перерыв в полетах около месяца, при заходе на посадку попал в снежный заряд и рухнул, не долетев до взлетно-посадочной полосы, пропахал землю брюхом и замер в пяти метрах от большого пня. Слава богу, все остались живы, но сидевший в штурманской кабине Герой Советского Союза подполковник Геннадий Писарев был настолько потрясен пережитым, что больше не смог заставить себя подняться в воздух…

Парад в Москве, посвященный 60-летию Победы. 13-й слева в первом ряду – Михаил Шишков

Что до меня, то мне нечего жаловаться. Судьба была ко мне благосклонна, позволив оставаться на летной работе в течение тридцати семи лет. За это время через мои руки прошло двадцать с лишним типов крылатых машин, каждая из которых имела свой неповторимый характер, на первых порах заставлявший меня держаться с ней на «вы». И лишь постепенно самолет открывал мне свою душу, становясь близким и родным, как старый добрый товарищ.

Конечно, с приобретением опыта адаптация к новой машине проходит все легче и легче. Но расслабляться и почивать на лаврах чревато самыми худшими последствиями. Авиация не терпит халатного отношения к себе и неизбежно накажет возгордившегося пилота. И вообще, каких бы успехов ты ни достиг, всегда нужно помнить: предела совершенству не существует. Всегда есть летчики гораздо лучше тебя, у которых стоит поучиться.

Нельзя впадать и в другую крайность, бездумно и слепо

преклоняясь перед кем бы то ни было, пусть даже самым авторитетным и уважаемым. В далеком детстве над моим столом висел портрет Чкалова, наверное, самого прославленного из плеяды героев-авиаторов того времени. Он был для меня не мифическим божеством, а достойным подражания примером. Его успехи и достижения пробуждали во мне желание стать таким же, как он, а может быть, даже и лучше. Это отношение я перенес и во взрослую жизнь, когда, выслушав советы и пояснения бывалых летчиков, всегда критически осмыслял полученную информацию, лишь после этого принимая окончательное решение…

Всецело поглощенные любимым делом, мы, авиаторы, не задумываемся о возрасте. Полеты, освоение новых типов самолетов, проверки техники пилотирования, непредсказуемые кадровые перемещения… Кажется, этому не будет конца. Но безжалостное время методично и неотвратимо подтачивает столь необходимое пилоту здоровье. До определенного момента это происходит практически незаметно. Вернуться в реальность заставляют лишь известия о признании очередной медкомиссией непригодности к летной работе не только старых боевых соратников, но и некоторых более молодых товарищей, которым сам когда-то давал путевку в небо.

«Я в прекрасной форме, – говоришь себе, – все так же чувствую машину, нервы в порядке. Совсем недавно из такой ситуации выкрутился… Через пару дней опять полет. И ничего, порядок…»

Поэтому роковой для каждого летчика приговор, навсегда разлучающий его с небом, становится полной и от этого еще более обескураживающей неожиданностью. Я не был исключением из этого печального правила. Кропотливая подготовка самолета, выруливание на старт, разбег, отрыв от земли, пьянящая радость полета, приятная усталость после удачной посадки, скрупулезный разбор вылета, дружеское подшучивание коллег-пилотов по дороге на КПП… Очень тяжело было свыкнуться с тем, что всего этого уже НИКОГДА не будет в моей жизни. Некоторое время решение медкомиссии казалось кошмарным сном, и, просыпаясь по выработанной годами привычке в шесть утра, я начинал планировать предстоящий рабочий день… а мгновение спустя, охваченный отчаянием, яростно комкал одеяло…

Безвозвратно утратив возможность наблюдать стремительно проплывающую под крылом безбрежную морскую гладь, я со всей ясностью осознал, как много значило это для меня. До сих пор сердце сжимается, когда слышу родной гул летящего высоко в небе самолета. А первые два года было совсем туго…

Вновь, как и в любой аварийной ситуации, решающим фактором становится все та же психологическая устойчивость. Достаточно много бывших летчиков, не выдержав потерю смысла своего существования, спивались, ведь для относительно

здорового энергичного человека избыток свободного времени может оказаться фатальным.

Меня же вывела из штопора старая деревенская привычка никогда не сидеть без дела, заставившая в поисках места приложения нерастраченных сил позвонить директору Кульбакинского авиазавода. Он с радостью согласился принять меня на работу. Это здорово смягчило удар, я вновь ощутил себя востребованным и, главное, вернулся в авиацию, хотя и в несколько ином качестве. У меня вновь появилась возможность посидеть в кабине боевого самолета, подержать в руках его штурвал, пробежаться глазами по рядам тумблеров и стрелкам приборов, оказать посильную помощь заводским специалистам. Шесть лет работы в техническом отделе и следующие за ними два года руководства заводскими испытательными полетами промелькнули как одно мгновение…

Герои Советского Союза, принимавшие участие в Параде. Второй справа в третьем ряду – Михаил Шишков

В авиации, как и в жизни, каждый идет своей дорогой. Но есть нечто, объединяющее всех, связавших свою судьбу с безбрежным небесным океаном, в одно крылатое братство. Это – непреодолимая жажда полета, рожденная в сердце безусого парнишки, впервые оторвавшегося от матушки-земли, ставшая его путеводной звездой на долгом и тернистом пути к статусу многоопытного пилота, не раз побывавшего на грани жизни и

смерти. Она не покинет его даже после окончания летной карьеры и умрет только вместе с ним. Единожды плененный ею никогда не сможет, да и не захочет освободиться от ее власти.

Семейные фотографии

Природа ее возникновения необъяснима, поэтому даже самый подкованный в философии и психологии авиатор, скорее всего, не сможет дать исчерпывающий ответ на кажущийся на первый взгляд простым вопрос: «Что же заставляет вас стремиться в небо?» Может быть, безграничная страсть к самоутверждению, желание бросить вызов безжалостной стихии и самому человеческому естеству или какая-нибудь другая причина… Ясно одно: отними у летчика жажду полета, и ты уничтожишь его самого как класс…

Здесь, с позволения читателя, я и окончу свое повествование. И если мне удалось достигнуть поставленной мной цели, а именно – в не лишенной интереса форме рассказать об определившей всю мою жизнь любви к небу, о своем боевом пути и семейном счастье, о том, что чувствовал и о чем мечтал долгие месяцы войны, о своих боевых товарищах… словом, обо всем пережитом обычным уфимским парнишкой, ставшим во время войны морским летчиком, – я буду считать задачу этой книги полностью выполненной.

Таблица 1

Самые результативные пилоты-торпедоносцы ВВС ВМФ

Фамилия командира экипажа	Воинская часть	Количество торпедных атак (из них во время крейсерских полетов)	Личные победы	Групповые победы (участвовал в потоплении)
Шишков М.Ф.	1-й ГМТАП ВВС КБФ	31(18)	8	8
Богачев А.А.	51-й МТАП ВВС КБФ	28(0)	–	16
Кулинич В.М.	51-й МТАП ВВС КБФ	26(0)	–	18
Пресняков А.В.	1-й ГМТАП ВВС КБФ	22(10)	7	3
Башаев Д.К.	51-й МТАП ВВС КБФ	22(0)	–	13
Гагиев А.М.	1-й ГМТАП ВВС КБФ	21(7)	4	10
Борисов М.В.	51-й МТАП ВВС КБФ	21(1)	1	13
Минаков В.И.	5-й ГМТАП ВВС ЧФ	20(4)	2	8
Жестков А.И.	5-й ГМТАП ВВС ЧФ	17(1)	1	10
Федоров В.И.	5-й ГМТАП ВВС ЧФ	14(0)	–	12
Балашов В.П.	9-й ГМТАП ВВС СФ	14(0)	–	7
Бунимович Ю.Э.	1-й ГМТАП ВВС КБФ	13(10)	7	3
Гусев П.П.	9-й ГМТАП ВВС СФ	13(4)	2	6
Меркулов В.А.	51-й МТАП, 1-й ГМТАП ВВС КБФ	12(8)	5	3
Чернышев А.П.	1-й ГМТАП ВВС КБФ	11(11)	6	–
Киценко И.И.	5-й ГМТАП ВВС ЧФ	11(1)	–	6
Дурновцев И.О.	5-й ГМТАП ВВС ЧФ	11(0)	–	5
Шаманов И.Г.	1-й ГМТАП ВВС КБФ	10(9)	8	1
Гептнер Э.Г.	1-й ГМТАП ВВС КБФ	10(10)	4	–
Лобанов Е.А.	5-й ГМТАП ВВС ЧФ	10(4)	1	3
Борзов И.И.	1-й ГМТАП ВВС КБФ	9(7)	6	1
Васильев Г.Д.	1-й ГМТАП ВВС КБФ	9(9)	4	–
Пирогов В.В.	9-й ГМТАП ВВС СФ	9(5)	3	3
Попович Г.Д.	9-й ГМТАП ВВС СФ	9(2)	2	2
Гнетов П.Я.	9-й ГМТАП ВВС СФ	9(4)	1	5
Волошин А.Н.	9-й ГМТАП ВВС СФ	9(4)	1	2

Гарбуз И.Я.	9-й ГМТАП ВВС СФ	9(2)	–	5
Ольховой В.А.	5-й ГМТАП ВВС ЧФ	9(0)	–	7
Шкаруба К.Ф.	9-й ГМТАП ВВС СФ	9(0)	–	5
Разгонин А.И.	1-й ГМТАП ВВС КБФ	8(7)	6	–
Стрелецкий П.Ф.	1-й ГМТАП ВВС КБФ	7(7)	4	–

Примечания к таблице 1:

1. Таблица 1 составлена по данным исследования Мирослава Морозова «Торпедоносцы Великой Отечественной».

2. В графе «Личные победы» по согласованию с М. Ф. Шишковым указано количество засчитанных потоплений, выполненных лишь во время одиночных крейсерских полетов.

3. В графе «Групповые победы» по согласованию с М. Ф. Шишковым указано количество потоплений, выполненных во время групповых атак вне зависимости от того, чья торпеда попала в цель. В случае потопления группой нескольких кораблей каждому ее участнику засчитано не более одного, поскольку заход на врага выполнялся только один.

Таблица 2

Торпедные атаки, выполненные М. Ф. Шишковым в годы Великой Отечественной войны

№	Дата	Время	Число и тип самолетов		Пилоты	Задача	Район	Цель	Расход торпед	Засчитанный результат атаки	Потери
1	24.10.1943	13:15	1	А-20	Шишков	ок	10 миль сев. м. Ристна	ОТР	1 АН	промах	
2	01.11.1943	15:20	1	А-20	Шишков	ок	р-н Калбодагрунд	ОТР	1 АН	промах	
3	02.11.1943	14:40	1	А-20	Шишков	ок	р-н Палдиски 59.28/23.51	ОТР	1 АН	промах	
4	29.03.1944	10:45	3	А-20	Волков, Пресняков, Шишков	у-вр	р-н бухты Кунда	4ТЩ, 2 СКР, 2 СКА	3 АН	промах	
5	27.04.1944	5:35	1	А-20	Шишков	ок	36 миль сев. м. Ристна	ОТР	1 АН	+ ТН 6000	
6	25.05.1944	1:25	1	А-20	Шишков	ок	17 миль зап. о. Осмусаар	ОТР	1 АН	+ ТР 3000	
7	14.06.1944	2:02	1	А-20	Шишков	ок	15 миль с-з м-ка Тахкуна	ОТР	1 АН	+ ТР 1500	
8	20.06.1944	0:53	1	А-20	Шишков	ок	10 миль с-в м. Колкасрагс	ОТР	1 АН	промах	

9	12.07.1944	22:37	1	А-20	Шишков	ок	10 миль сев. о. Рухну	КОН (2 ТР)	1 АН	+ ТР 8000	
10	18.07.1944	2:05	1	А-20	Шишков	ок	24 мили сев. м-ка Тахкуна	КОН (1 ТР, 1 СКР)	1 АН	+ ТР 4000	
11	20.07.1944	12:12	2	А-20	Шишков, Турбин	гк	6 миль юж. м-ка Поркаллан-Калл-бода	СЗ	2 АН	промах	
12	22.07.1944	7:23	4	А-20	Ситяков, Шишков, Пресняков, Турбин	гк	р-н о. Рухну	ОТР	4 АН	промах	
13	26.07.1944	8:27	4	А-20	Пресняков, Евграфов (несброс), Турбин, Шишков	гк	Ирбенский пролив	КОН (3ТР, 2 СКР, 2ТЩ)	3 АН	промах	
14	08.08.1944	19:56	3	А-20	Шишков, Турбин, Порохня	у-вр	р-н Овизи	КОН (4ТР, 2 СКР)	3 АН	промах	
15	13.08.1944	13:25	4	А-20 (2 топ)	Гагиев, Шишков, Баженов, Токарев	гк	18 миль зап. Мемеля	КОН (1 ТР, 1 СКР)	2 АН	+ СКР	
16		19:15	4	А-20 (2 топ)	Гагиев, Шишков, Сачко, Токарев	у-вр	10 миль зап. Мемеля	ОТР	2 АН	+ ТР 6000	
17	21.08.1944	5:25	1	А-20	Шишков	ок	30 миль ю-з Виндавы 57.53/20.47	КОН (2ТР, 2 ТЩ)	1 АН	+ ТР 5000	
18	03.10.1944	2:40	1	А-20	Шишков	ок	вост. м. Мерсрагс	КОН (1 ТР, 1 СКР)	1 АН	+ ТР 10000	
19	11.10.1944	13:10	1	А-20	Шишков	ок	3 мили с-в Либавы	КОН (3ТР, 4 СКР, 5-6 СКА)	1 АН	зарылась на мелководье	
20	18.10.1944	15:45	2	А-20	Шишков (несброс), Гагиев	гк	33 мили с-з м-ка Стило	ОТР	1 АН	+ ТР 6000	
21		16:57	2	А-20	Шишков, Гагиев (без торпеды)	гк	18 миль зап. Либавы	КОН (1 ТР, 2 СКР)	1 АН	+ ТР 6000	
22	28.10.1944	9:45	1	А-20	Шишков	ок	15 миль сев. Кольберга	ПЛ	1 АН	промах	
29	29.10.1944	15:45	1	А-20	Шишков	ок	19 миль сев. м. Брюстерорт	ОТР	1 АН	промах	
24	30.10.1944	20:50	1	А-20	Шишков	ок	25 миль ю-з Либавы	КОН (3ТР, 3 СКР)	1 АН	+ ТР 5000	

25	15.11.1944	9:20	1	А-20	Шишков	ок	65 миль сев. м-ка Ригсхефт	ТН	1 АН	торпеда затонула	
26	29.11.1944	14:45	1	А-20	Шишков	ок	18 миль вост. м. Хель	ОБК (8 ПЛ)	1 АН	промах	
27	16.02.1945	13:25	1	А-20	Шишков	ок	54.40/19.00	КОН (1 ТР, 2 СКР)	1 АН	перело-милась при ударе о воду	
28	11.03.1945	17:33	4	А-20 (2 топ)	Шишков, Скрябин, Панов, Гадеев	у-вр	54.55/18.40	КОН (2 ТР, 2ТЩ, 1 СКР, 2 СКА)	2 АН, ФАБ	+ ТР 12000, СКР	+ 1 А-20 (Гадеев)
29	22.03.1945	11:22	8	А-20 (4 топ)	Шишков, Солда-тенко, Чистяков, Головчан-ский, Панов, Васин, Можакин, Ковалев	у-вр	18 миль сев. м. Риксхефт 55.07/18.13	КОН (8ТР, 1 СКР, 2ТЩ)	4 АН, ФАБ	+ 2ТР по 7000, ТР 4000, СКР	+ 1 А-20 (Кова-лев)
30	09.04.1945	10:47	5	А-20 (3 топ)	Шишков, Чистяков, Можакин, Тикунов, Больдю-сов	у-вр	26 миль с-з. м. Стило (55.10/17.20)	КОН (2 ТР, 2 ЭМ, 1ТЩ)	2 АН, ФАБ	= ТР 5000 и 12000	+ 1 А-20 (Боль-дюсов), экипаж спасен
31	24.04.1945	14:44	4	А-20 (1 топ)	Шишков, Гагиев, Солда-тенко, Васин	у-вр	34 мили вост. м-ка Эланд-Седра-Удде (55.50/17.10)	КОН (4ТР, 1 ТН, 3 СКР, 3ТЩ, 2 БДБ)	3 АН, ФАБ	+ ТР6000, = ТР 5000	

Примечания к таблице 2:

1. Данные для таблицы 2 взяты из исследования Мирослава Морозова «Торпедоносцы Великой Отечественной».

2. В графе «Число и тип самолетов» в скобках указано количество топ-мачтовиков.

3. В графе «Пилоты» первым указан ведущий группы. Вначале – фамилии командиров экипажей торпедоносцев, далее – топ-мачтовиков.

4. Условные обозначения в графе «Задача»:

ок – одиночный крейсерский полет;

гк – групповой крейсерский полет;

у-вр – удар по данным воздушной разведки.

5. Условные обозначения в графе «Цель»:

ОТР – одиночный транспорт;

КОН – конвой;

ТР – транспорт;

ТН – танкер;

ТЩ – тральщик;

СКР – сторожевой корабль;

СКА – сторожевой катер;

БДБ – быстроходная десантная баржа;

ПЛ – подводная лодка;

СЗ – сетевой заградитель.

6. В графе «Засчитанный результат атаки» знаком «+» обозначен потопленный корабль, а знаком «=» – поврежденный. Также указано водоизмещение транспортных судов.

7. В графе «Потери» знаком «+» обозначен не вернувшийся с задания самолет. В скобках указана фамилия пилота. Если отсутствуют другие примечания, экипаж погиб.